

Verslag openbare ochtendvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 21 maart 2024
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door Mevr. S. Donkers (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

Mevr. M. Friele (commissiegriffier), dhr. G. te Hoonte (voorzitter), mevr. L. van Hooijdonk (wethouder), mevr. R. Streefland (wethouder), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), mevr. K. Steinhart (Stadsbelang Utrecht), dhr. V. Paalman (Horizon), mevr. A. Sasbrink (PvdD), mevr. T. O'Connor (EenUtrecht!), dhr. R. van den Enk (Student&Starter), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), commissielid M. Minnaert (Bij1), dhr. M. Talhaoui (PvdA), dhr. J. Vasters (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. C. Bos (Stadsbelang Utrecht), dhr. M. Usta (DENK), mevr. J. Zwinkels (CDA), mevr. B. Nederhand (Volt), mevr. R. Heijne (GroenLinks), mevr. K. Alblas (ChristenUnie), mevr. N. Stylianou (D66), mevr. X. Minnaert (PvdD), dhr. J. Cornielje (PvdA),

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Stad & Ruimte

	1
1. Opening en mededelingen	2
25 2. Vaststellen agenda 21 maart 2024	2
3. Vaststellen ingekomen agenderingen	2
3.1 Initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa	2
3.2 Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgangsprogramma verkeersveiligheid ..	2
3.3 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven	3
30 4. Verslagen	3
5. Toezeggingen/moties	3
6. Ingekomen stukken	3
7. Raadsvoorstel Wijzigingen van de verordening Parkeerbelasting 2024	3
Lijst van toezeggingen	16

1. Opening en mededelingen

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

- 5 Commissielid **Minnaert** (Bij1) deelt mee dat zij mede agenderend zijn op het Alternatief tracébesluit Ring Utrecht maar zij zullen niet aanwezig zijn.

10 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat iedereen zojuist een brief heeft ontvangen over de MIRT verkenning en het onderzoek met het aanbod voor een technische sessie. Verder staan er bijeenkomsten in waarbij iedereen welkom is. Vorige week is er ook een uitnodiging verstuurd voor een werkbezoek naar Groningen. Dit zijn onderwerpen die het openbaar vervoer raken. Het werkbezoek vindt plaats op 10 april samen met de provincie Utrecht en tot komend weekend kan er worden aangemeld.

2. Vaststellen agenda 21 maart 2024

- 15 De **voorzitter** geeft aan dat er voor agendapunt 7 verder gegaan wordt met de oude spreektijd.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Vaststellen ingekomen agenderingen

- 20 **3.1 Initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa**

25 De heer **Bos** (Stadsbelang Utrecht) presenteert graag het initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa. De reden hiervoor is dat ecocide en biodiversiteit leiden tot een onleefbare wereld en daar is de gemeente ook debet aan. Nog steeds worden er zware pesticiden gebruikt en de natuur krijgt geen kans om te komen tot betere biodiversiteit. Ook Utrecht maakt zich schuldig aan ecocide. Om dit een halt toe te roepen is het goed om nationaal en internationaal te opereren. Utrecht moet ook de hand in eigen boezem steken met aandacht voor gebiedsinrichting, verbinding, voor groen en water, met aandacht voor bewustwording en gedragsverandering.

30 Stadsbelang Utrecht vindt dat Utrecht er alles aan moet doen om biodiversiteit op 1 te zetten. Alles begint bij de bij en zonder de wilde bij is er geen bevruchting van bomen en planten en is de biodiversiteit in gevaar. Stadsbelang Utrecht doet een aantal inhoudelijk voorstellen met een gering financieel beslag om dit te stoppen. Utrecht moet Bijenhoofdstad worden en blijven. Laat dit een startpunt zijn voor andere initiatieven om samen te werken aan een stad met meer insecten, vruchtdragende bomen, struiken en grassen. Daarom het initiatief van Stadsbelang Utrecht om Utrecht Bijenhoofdstad van Europa te maken.

35 De **voorzitter** constateert dat er geen technische vragen zijn en stelt voor het voor 30 minuten te agenderen. Er blijkt geen behoefte te zijn aan een technische sessie.

40 Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) wil ook graag een bijdrage doen en zij vindt 30 minuten erg weinig. Mevrouw Sasbrink stelt 60 minuten voor.

45 De **voorzitter** concludeert dat 60 minuten akkoord wordt bevonden.

3.2 Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgangsprogramma verkeersveiligheid

50 De **voorzitter** stelt voor om dit punt voor 120 minuten te agenderen en dit is akkoord

De heer **De Pagter** (VVD) gaat akkoord met de tijd en stelt een combinatiebehandeling voor met de brief die gisteren is verstuurd over de Rotterdamse AZO-aanpak.

55 De **voorzitter** concludeert dat iedereen hiermee akkoord is en dat de spreektijd ook nog voldoende is.

3.3 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

De **voorzitter** concludeert dat er geen andere punten zijn die geagendeerd moeten worden. Daarbij geeft de voorzitter aan dat er dan voldoende ruimte is op de volgende agenda en dat er geen noodzaak bestaat om tot laat vanavond door te gaan.

4. Verslagen

Het conceptverslag van de MGOR-vergadering van 15 februari 2024 wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Toezeggingen/moties

De lijst met toezeggingen en moties wordt ongewijzigd vastgesteld.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vraagt naar de uitvoering van motie 173 uit de lijst van 2022. De commissie zou in het vierde kwartaal van het afgelopen jaar geïnformeerd worden over hoe de inkopen groen en het groenonderhoud inheems en lokaal gedaan kunnen worden. Hierover is nog geen terugkoppeling geweest.

De voorzitter geeft aan dat de wethouder hier later op terug komt.

6. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken.

Schorsing van twee minuten.

7. Raadsvoorstel Wijzigingen van de verordening Parkeerbelasting 2024

De **voorzitter** deelt mee dat de behandeling van dit Raadsvoorstel een vervolg is op de behandeling in de commissievergadering van 15 februari 2024. Er wordt gestart met de beantwoording van vragen uit de eerste termijn door het college.

Mededelingen

De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen

De commissieleden hebben geen mededelingen.

Eerste termijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** schetst een globale indeling van de beantwoording en begint met het feit dat niemand belasting betalen leuk vindt. Toch vindt het college dat het nuttig is om betaald parkeren in te voeren in de stad. Betaald parkeren werd voorheen enkel ingezet in geval van overlast en dat blijft ook belangrijk. In het Mobiliteitsplan is ook aangegeven dat het belangrijk is dat de stad bereikbaar blijft en dat de mobiliteitstransitie wordt gestimuleerd. Het klopt dat betaald parkeren een van de krachtigste instrumenten is. Met de groei van de stad komen er nog dertigduizend auto's bij en die zoeken een plek om stil te staan 23 uur per dag. Het doel is ook om de ruimte her te verdelen. Het college vindt het dan ook goed om te kijken hoe de ruimte voor auto's beter besteed kan worden. Op dit moment telt de gemeente 159.000 parkeerplaatsen wat staat voor tweehonderd hectare oftewel vierhonderd voetbalvelden. Het levert daarnaast ook middelen voor de stad op. Er is gezocht naar een zachte landing en vandaar dat er gekozen is voor het stapsgewijs invoeren. Daarnaast is er gekozen voor een korte venstertijd zodat er nog heel veel momenten zijn waarop parkeren gratis is. Ook wordt er gekeken naar een

tegemoetkoming voor lage inkomens en zorgprofessionals. Al een groot deel van de stad kent betaald parkeren al met hogere tarieven en langere venstertijden en daar gaat het gewoon goed. Een derde van de inwoners van de stad heeft geen auto. Heel lang was het gebruik in absolute termen stabiel terwijl het aantal auto's steeg. Afgelopen jaar is het autobezit relatief gezien gedaald en absoluut gezien stabiel gebleven, deze cijfers worden binnenkort gedeeld in de monitor.

De heer **De Pagter** (VVD) komt terug op wat de wethouder zei over het invoeren van betaald parkeren bij parkeeroverlast en dat er ook andere doelen zijn. In het eigen juridisch advies staat dat parkeerregeling het hoofddoel moet zijn en hij vraagt of de wethouder dit erkent.

Wethouder **Van Hooijdonk** verduidelijkt dat dit ook gaat over ruimtelijke schaarste en bereikbaarheid en niet alleen over overlast.

De heer **De Pagter** (VVD) wijst de wethouder erop het juridische advies nog eens te lezen omdat daar echt in staat dat overlast het hoofddoel moet zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft nogmaals aan dat het ook echt gaat over de besteding van ruimte in de stad. Daar is wettelijke grond voor en deze wordt hier benut.

De heer **De Pagter** (VVD) benadrukt dat er staat 'ook' en dat er dus per wijk aangetoond moet worden dat er sprake is van overlast.

Wethouder **Van Hooijdonk** leest het anders. Waar veel aandacht voor is gevraagd is de mobiliteitstransitie. In het debat denken veel mensen aan het OV als alternatief voor de auto maar dat is niet het dominantste alternatief. In Utrecht is dat veel eerder de fiets en op termijn ook deelmobiliteit. Het OV is een deel van het pallet maar niet het exclusieve alternatief. De bereikbaarheid van Utrecht is al goed. Veel voorzieningen zijn ook dichtbij wat voortkomt uit de 10-minuten stad. De bereikbaarheidstoets is een goed initiatief geweest om zo de bereikbaarheid inzichtelijk te maken. Volt vroeg om extra informatie over de betrouwbaarheid van het OV, toegankelijkheid van haltes en dit wordt allemaal onderdeel van de mobiliteitstoets. Veel van dit soort informatie is ook al opgenomen in de monitor. Zaken als de kosten voor vervoer of de economische impact zijn moeilijk vast te pakken en voor iedereen verschillend. De wethouder vindt het goed om met elkaar te kijken naar verbeteringen van de monitor en data te verzamelen rondom het betaald parkeren.

De heer **Van Steeg** (CDA) merkt ook op dat er een breed draagvlak is voor parkeerregulering en die mening deelt het CDA. De vraag aan de wethouder die niet duidelijk is, is waarom er betaald parkeren moet worden ingevoerd in de hele stad.

Wethouder **Van Hooijdonk** had gehoopt dat dit inmiddels wel duidelijk was met de inleiding. Het doel is om ruimte te scheppen en te herverdelen en er is van alles genoemd over het stimuleren om alternatieven te gebruiken. Ook later vanmiddag in het debat over de Ring zal blijken dat het een stevige knop is om aan te draaien.

De heer **Van Steeg** (CDA) is van mening dat dit debat al jaren gevoerd wordt maar dat er nu een keuze gemaakt wordt om betaald parkeren in te voeren voor de hele stad. Dit gebeurt ook in wijken waar geen parkeerdruk gevoeld wordt. Gevraagd wordt wat de argumentatie is om nu betaald parkeren in te voeren.

Wethouder **Van Hooijdonk** benadrukt dat die argumenten al genoemd zijn want als de stad door blijft groeien dan loopt het vast op de weg en in de ruimte.

De heer **Van Steeg** (CDA) constateert dat de wethouder een ander standpunt heeft dan ze in het verleden had. De parkeerdruk moet de cruciale onderbouwing zijn en die ontbreekt.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dat dit een van de argumenten is en dat er ook nog andere argumenten zijn die ook al in het mobiliteitsplan staan en in de parkeervisie. Het is nog niet eerder op deze schaal gedaan en er wordt nu een extra stap gezet.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vindt het woord bereikbaarheid een algemeen begrip en dat verdient verdere inkleuring om exacte te weten wat er bedoeld wordt. De heer Nyqvist wil weten welke consequenties er zijn voor het deel van de stad dat niet bereikt kan worden met andere middelen.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt het ook goed dat bereikbaarheid op verschillende manieren wordt ingevuld. Een privéauto vergt bij uitstek de meeste ruimte wanneer er naar vervoermiddelen wordt gekeken. Gelukkig worden er in de stad al veel deelauto's gebruikt. Die beweging wil de wethouder doorzetten omdat de stad anders vastloopt.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) geeft aan dat hij niet heeft aangegeven om welk vervoermiddel het gaat. Meneer Nyqvist heeft proberen aan te geven dat het ene vervoersmiddel beter past dan het andere in een bepaalde wijk. De heer Nyqvist noemt een voorbeeld waarbij het levensgevaarlijk is om van de Meern naar het centrum te fietsen. Het gaat hier niet alleen om objectiviteit maar ook de subjectieve zaken zijn belangrijk. De wethouder wordt gevraagd waar het gevoel ligt bij het hebben van mogelijkheden. De mensen die daar wonen moeten betrokken worden bij de beslissingen maar dat kan niet want de draagvlakmeting is verdwenen. Het juridische verhaal is volgens de heer Nyqvist niet juist. Hij doet een oproep aan de wethouder om terug te keren naar wat afgesproken is.

Wethouder **Van Hooijdonk** is van mening dat de stad vraagt om het scheppen van mogelijkheden zodat inwoners zich kunnen verplaatsen. De draagvlakmeting gaat over parkeeroverlast en daar kan aangegeven worden wat mensen willen. Het college wil ook de mensen stimuleren bewuste keuzes te maken die nodig zijn om de stad draaiende te houden.

De heer **Talhaoui** (PvdA) hoort de wethouder zeggen dat het OV geen goed alternatief en daar is hij het wel mee eens. De heer Talhaoui vraagt de wethouder of dit mogelijk ook te maken heeft met de prijzen van het OV.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dat het te vast zit in het hoofd van mensen dat het OV het alternatief is voor de auto. Bij een fiets heb je meer vrijheid en bepaal je zelf wanneer je vertrekt. Het OV is vooral heel goed voor bepaalde trajecten. De fiets is voor meer mensen intuïtiever alternatief dan het OV.

De **voorzitter** vraagt of er concreter antwoord gegeven kan worden omdat het anders een hele lange dag gaat worden.

De heer **Talhaoui** (PvdA) heeft een vervolgvraag voor de wethouder, hij vraagt of de wethouder het eens is dat wanneer het OV aantrekkelijker wordt gemaakt dat wel helpt. De heer Talhaoui is namelijk van mening dat niet alles met de fiets gedaan kan worden.

Wethouder **Van Hooijdonk** is het daarmee eens maar voor het gevoel zit het OV-gebruik binnen de stad op tien procent en de fiets op meer dan vijftig procent.

De heer **Talhaoui** (PvdA) vindt dat het percentage klein is omdat het niet aantrekkelijk en duur is.

De heer **Usta** (DENK) vraagt of de alternatieven niet moeten worden verheerlijkt zodat mensen de mogelijkheid hebben een eigen keuze te maken in plaats van gedwongen keuzes te moeten maken.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat de samenvatting niet klopt want de stad is wel goed bereikbaar. Wat de wethouder wil doen is een prikkel toevoegen om een andere keuze te maken want alle keuzes blijven wel mogelijk. Het verbeteren van de alternatieven is juist veel minder effectief.

De heer **Usta** (DENK) vindt het ook niet helemaal duidelijk voor wie de bereikbaarheid bedoeld is en hij vraagt de wethouder specifieker te zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** benoemt dat de bereikbaarheid geldt voor iedereen en alle vormen van vervoer. Hoe meer mensen er gestimuleerd worden om de fiets te nemen hoe meer ruimte er komt voor mensen die echt geen ander alternatief hebben dan de auto.

- 5 De heer **Usta** (DENK) vraagt of het niet kortzichtig is te denken dat iedereen op de fiets kan. Een gezin kan geen grote afstanden afleggen op de fiets.

Wethouder **Van Hooijdonk** is niet in de veronderstelling dat honderd procent van de verplaatsingen met de fiets gaan plaatsvinden, dit kan wel gestimuleerd worden. De wethouder vindt het jammer dat er altijd argumenten worden aangedragen die gaan over het verplaatsen van kasten en gezinnen.

10 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt het zeer kleinerend van de wethouder om te zeggen dat het weer over kasten gaat. Het gaat hier om mensen die een keuze willen maken om met de auto te gaan. Alles wat de wethouder heeft benoemd over de fiets geldt ook voor de auto. Het is onmogelijk dat iedereen op de fiets gaat en hij vraagt de wethouder deze utopie toe te geven.

15 Wethouder **Van Hooijdonk** is van mening dat ze al heel duidelijk heeft aangegeven dat het niet de bedoeling is iedereen op de fiets te krijgen. Om het absolute autogebruik gelijk te houden moet er iets gebeuren in relatieve zin. Met een groeiende stad en meer bezoekers neemt het aantal auto's toe. De modelshift wordt in positieve zin beïnvloed door een prikkel in te bouwen.

20 De heer **De Pagter** (VVD) komt terug op de goede bereikbaarheid van de stad. In Veldhuizen zijn veel bushaltes op meer dan een halve kilometer afstand en de heer De Pagter is van mening dat daar geen enkel alternatief voor handen is. De heer De Pagter vraagt de wethouder waar de mensen mee geprikkeld worden behalve dan dat ze de mensen steekt met honderden euro's extra belasting.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat er geen sprake is van honderden euro's. Binnen de wijk kunnen heel veel plaatsen op de fiets bereikt worden en mensen kunnen nadenken of een tweede auto wel noodzakelijk is en zo ja dan betaal je ervoor. Dit is niet anders dan wanneer je een oprit hebt of een plek in een inpandige parkeergarage daar betaal je ook voor. Ook in Vleuten de Meern zijn er alternatieven.

30 De heer **Dekkers** (GroenLinks) vindt dat het klopt dat er andere alternatieven zijn. Het OV is sterk op dikke lijnen geeft de wethouder aan. De heer Dekkers benadrukt dat ook de dunnere en dieper in de wijk komende lijnen belangrijk blijven en vraagt of de wethouder deze mening deelt.

35 Wethouder **Van Hooijdonk** is het daar zeker mee eens voor doelgroepen die dat nodig hebben. Het is moeilijk om het OV concurrerend en dichtbij bij de mensen te krijgen.

40 De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt wat het precieze effect is op de autogebruiker en dan met name naar de uitbreiding naar alle gebieden in de stad.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat dit geen exacte wetenschap is. Dit wordt ingeschat op vijf procent en dat is best veel, dit wordt met ander maatregelen niet bereikt.

50 De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of de wethouder zich realiseert dat voorspellingen vaak niet uitkomen.

Wethouder **Van Hooijdonk** deelt dit niet. De automobiliteit binnen de Ring is gelijk gebleven, terwijl het aantal bestemmingen en mensen wel is toegenomen. Dit is ook wat er uit de voorspellingen komt. Het permanente effect van corona is nog in afwachting

55 De heer **Van Steeg** (CDA) vindt het verstandiger het mobiliteitsplan eerst te evalueren alvorens er zo'n grote stap gezet gaat worden. De heer Van Steeg vraagt of de wethouder daartoe bereid is.

60 Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat ze daartoe niet bereid is omdat ze weten dat het een krachtig instrument is. Het voorstel is ook in lijn met het beleid dat gemaakt is. De monitor zal worden benut en deze zal explicieter gemaakt worden zodat er gekeken kan worden naar waar er

verbeteringen mogelijk zijn. In het vierde kwartaal verwacht de wethouder een opzet te hebben voor de bereikbaarheidstoets. De toets is niet zwart wit maar het is de bedoeling dat verbeteringen worden opgespoord. De wethouder heeft ook gezegd dat er rekening gehouden kan worden met de volgorde van de buurten.

5

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt of hij het goed begrijpt dat er dingen uit kunnen komen die kunnen worden aangepakt en die de volgorde kunnen bepalen.

10 Wethouder **Van Hooijdonk** dit klopt beide helemaal. De zaken die daar uitkomen kunnen aan de ene kant snel door de gemeente zelf opgepakt worden. Aan de andere kant zullen er zaken zijn die lastiger zijn om aan te pakken. De lijnvoering veranderen bijvoorbeeld zal moeilijk zijn. Van de korting op U-pas weet de wethouder dat de provincie dit aan het evalueren is. De gemeente denkt hierin mee omdat de administratieve lasten erg hoog waren. Hier wil de gemeente bij helpen en daar zijn zij over in gesprek met de provincie. In het derde kwartaal kan er een
15 uitvoeringsprogramma geleverd worden waar de monitoring onderdeel van is. Zaken als de ontwikkeling van het autobezit, het gebruik deelvervoer en de parkeerdruk kunnen hier onderdeel van zijn. Wanneer er minder zware keuzes gemaakt worden zijn ook de effecten minder zwaar. In de jaarlijkse monitor worden deze inzichten opgenomen. Door de opgeheven plekken komt meer ruimte om te verblijven en komt er meer groen voor terug. Dit volgt ook nog later vandaag in het
20 debat bij een ander agendapunt.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt de wethouder om toe te zeggen in de monitor op te nemen hoe de effecten op de ruimte bijdragen aan dit besluit.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat het gesprek later vanmiddag ook over monitoring gaat en dat het effect niet direct meetbaar is. De wethouder legt uit dat het vandaag invoeren van betaald parkeren niet morgen al effect heeft op de ruimte. De wethouder gaat verder over het waterbedeffect. Het college heeft getracht zoveel mogelijk in te schatten waar de
30 parkeerbeweging zich heen beweegt. Hiervoor is ook ruimte ingebouwd om bij te kunnen sturen wanneer de parkeerdruk zich net anders manifesteert dan voorspeld. Het is een combinatie van vooruit werken om de overlast voor te zijn en flexibel houden om bij te kunnen sturen. Dit is ook de reden dat er gekozen is voor aaneengesloten gebieden om het waterbedeffect zoveel mogelijk tegen te gaan maar dit kan nooit helemaal voorkomen worden.

35 De heer **Talhaoui** (PvdA) vraagt nog of hij het goed begrijpt dat de wethouder bij de provincie gaat pleiten voor de U-pas.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat ze zover nog niet zijn. De gemeente is in gesprek met de provincie en zij beraden zich op een vervolg. Een van de uitdagingen is om de uitvoering zo
40 simpel mogelijk te houden. Door het vele werk aan administratie ging hier het meeste geld naar toe en niet naar de korting. De gemeente heeft aangegeven mee te willen kijken met het verlagen van die administratieve lasten.

45 De heer **Talhaoui** (PvdA) concludeert dat er dan niet per se de laagste inkomens in meegenomen worden. Hij vraagt of deze groep hier wel in meegenomen kan worden.

Wethouder **Van Hooijdonk** legt uit dat de proef ging over ouderen met een laag inkomen. Nu wordt er nagedacht over een vervolg. Vorig jaar zijn er drie moties ingediend over wie er allemaal voor korting in aanmerking zou moeten komen. De wethouder heeft toen aangegeven dat de
50 prioriteitsvolgorde moest zijn eerst lage inkomens, dan bij de ouderen met een belemmering en als laatste de jongeren. Het inkomensperspectief heeft prioriteit voor de gemeente. De gemeente is ook in gesprek met buurgemeenten over het meten van effecten en het monitoren maar ook over kennis en ervaring. De wethouder denkt in tegenstelling tot DENK dat het voorstel hanteerbaar is en dat invoeren een goed idee is. De vraag of de hele stad in een keer kon worden
55 ingevoerd is niet hanteerbaar. Dit heeft ermee te maken dat er veel vergunningen bij moeten komen en deze kunnen niet tegelijkertijd verwerkt worden. Ook op het gebied van communicatie en administratie is dit in onmogelijk. D66 en ChristenUnie vroegen om extra aandacht te besteden aan informatie en communicatie en dat gaat de wethouder meenemen in het uitvoeringsprogramma. De wethouder wil de verwachtingen wel temperen dat dit niet gaat helpen
60 in de verwachting. Ook de verwachting qua inspraak wil de wethouder temperen, er zou nog

gesproken kunnen worden over de parkeerrayons maar over heel veel andere zaken niet omdat het tempo dan in gevaar komt. Het gaat ook over gelijke gevallen, gelijke behandeling en de overzichtelijkheid voor gebruikers. In Werksporen en Schepenbuurt is er al gesproken met bewoners en daarbij is opgemerkt dat het niet motiverend is wanneer mensen allerlei voorstellen doen die je vervolgens niet kunt honoreren. De vraag over Kanaleneiland van de heer de Pagter gaat over een Raadsbesluit uit 2021 waarbij de aangrenzende wijk gevraagd zou worden of zij gelijktijdig ook betaald parkeren zouden willen invoeren. Dit voorstel komt nu wel in een ander licht te staan omdat de wijken allemaal aan de beurt komen.

De heer **De Pagter** (VVD) benadrukt dat de vraag was of eraan gewerkt was de afgelopen jaren omdat het besluit wel al was genomen.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat Kanaleneiland op de rol staat voor 2025.

De heer **De Pagter** (VVD) legt uit dat er eind 2021 is besloten in de aangrenzende wijken te werken aan het draagvlak. Hij vraagt de wethouder of er dan wel aan gewerkt is de afgelopen jaren.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat ze er in Kanaleneiland nog niet aan toe waren het in te voeren en dus had het geen zin te inventariseren bij aangrenzende wijken. Nu is het niet meer logisch om te vragen of ze vrijwillig betaald parkeren willen invoeren wanneer ze het later toch opgelegd krijgen. De wethouder antwoordt nog op de vraag van de PvdA dat er is geen andere timing is voor Kanaleneiland-Noord en Kanaleneiland-Zuid. Bij de besluitvorming in blokken zullen ook de financiële effecten inzichtelijk gemaakt worden zoals gevraagd door mevrouw Passier. De vraag om in het Raadsvoorstel ook de evaluatie, ook effecten meenemen vindt de wethouder een goed idee. De verwachting is wel dat er bij het volgende Raadsvoorstel nog niet veel nieuws te melden is, dat zal bij het derde Raadsvoorstel anders zijn omdat er dan al veel delen van de stad omgezet zijn. Om de besluitvorming over blok 2 en 3 te schrappen is niet zinnig en daar kan een amendement voor ingediend worden. Wat betreft de venstertijden is het college bevoegd en is het ondenkbaar dat stedelijk venstertijden beleid wordt gewijzigd zonder de raad te betrekken. Aan de hand van het recente voorbeeld bij Werkspoor durft de wethouder te zeggen dat het college helemaal geen bevoegdheid meer heeft. Het zijn twee verschillende dingen of je de venstertijden in een gebied aanpast of het hele beleid aanpast. Voor het aanpassen van gebieden stelt de wethouder voor een lichtere procedure te ontwikkelen. Wanneer het college van mening is een venstertijd te wijzigen zal dit worden opgenomen in het MPB in het voorjaar of de verordening in het najaar. Hierdoor zijn er twee logische momenten om er over te spreken.

De heer **Talhaoui** (PvdA) kan zich vinden in dit voorstel. De Talhaoui vraagt de wethouder wel op basis waarvan de venstertijden zouden kunnen worden aangepast.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft daar geen eensluidend antwoord op. Een voorbeeld zou kunnen zijn dat de venstertijd kan worden aangepast om de overlast tegen te gaan. Bij Werkspoor werd een regime van de woonwijk ook voor een bedrijventerrein toegepast, daarbij werd aangegeven dat zij dit lastig vonden omdat een aantal bedrijven daar op zaterdag last van hadden. Daar moet je kijken naar wat de mogelijkheden zijn om mee te bewegen.

De heer **Talhaoui** (PvdA) vraagt of het dan een basisregel is dat het bij verkeersdrukte wel wordt toegepast en bij kleine uitzonderingen niet.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat de stelregel moet zijn dat een gebied kan veranderen. Vandaar het voorstel om dit twee keer per jaar te melden. De andere variant is het beleid veranderen maar dat is sowieso een raadsbevoegdheid. Wanneer er in de maatschappij iets ontstaat waardoor het betaald parkeren steeds normaler wordt zou het logischer kunnen zijn om de venstertijden aan te passen. De wethouder benadrukt dat dit nu niet aan de orde is maar dat het iets voor de verre toekomst zou kunnen zijn.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vraagt wat er verstaan wordt onder de “wij” die de wethouder steeds benoemd. Het is niet duidelijk of daarmee de raad of een commissie of de bewoners worden bedoeld.

Wethouder **Van Hooijdonk** weet niet precies om welke “wij” het hier gaat maar over het algemeen wordt dan de gemeente bedoeld, dit zijn dan weer de medewerkers op het stadkantoor.

5 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) stelt dus dat met “wij” iedereen in de gemeenteraad wordt bedoeld en dat iedereen daarbuiten niet meetelt.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dat Stadsbelang Utrecht algemene vragen uit het betoog haalt. De wethouder legt uit dat dit het parlement van de stad is en dat daar besluiten genomen worden.

10 De **voorzitter** geeft aan dat wij te algemeen is en dat een uitleg concreter mag

15 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) begrijpt dat wanneer er in de ogen van de democratie er een besluit is genomen dat dan de rest niet meer telt. De problemen die niet worden besproken of worden weggelaten uit het raadsbesluit tellen niet meer mee en dat is geen democratie volgens de heer Nyqvist.

20 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat er een voorstel ligt zoals alle andere voorstellen. Het werkt zo dat de raad beslist en daarbij worden belangen gewogen en de wethouder voert dit uit samen met de medewerkers.

De **voorzitter** vraagt scherper te zijn in de vragen en de antwoorden zodat het tempo opgevoerd kan worden.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** gaat verder over de bevoegdheden van het college en de raad met betrekking tot de venstertijden. Wat betreft het toepassen van maatwerk bij de venstertijden wil de wethouder oppassen omdat je overzicht wilt behouden en gelijke gevallen gelijk wilt behandelen. Wanneer er echt nieuwe dingen aan de hand zijn wil je dit uiteraard passend maken.

30 De heer **Talhaoui** (PvdA) leest dat er op termijn gestreefd wordt naar venstertijden over de hele dag. De heer Talhaoui beluistert juist iets anders van de wethouder en hij vraagt om een reflectie.

35 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat wanneer je een prikkel wilt stimuleren het logische zou zijn dat het betaald parkeren voor meer uren gaat gelden. Hier is nu niet voor gekozen om het beter accepteerbaar te krijgen maar daardoor is het effect nu ook minder. Wanneer klimaatplannen duidelijker zijn zou je de venstertijden aan kunnen passen om een groter effect te bereiken. De wethouder vindt het onlogisch om voor altijd deze venstertijden te behouden.

40 De heer **Talhaoui** (PvdA) streeft naar het behalen van doelen en niet naar het verruimen van de venstertijden. Wanneer de doelen behaald worden met deze venstertijden dan is het wat hen betreft goed en klopt deze zin niet. De PvdA vraagt of de wethouder hier iets mee kan doen.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** doet daar niets mee. Het antwoord op de vraag van mevrouw Sasbrink aansluitend op dit onderwerp is dan ook dat het niet duidelijk is wanneer die venstertijden verruimd worden. Het is niet duidelijk hoe alternatieven of discussies zich ontwikkelen. Wat betreft de hervorming van het MPB en het effect op de communicatie over de invoering van betaald parkeren, zullen er altijd cyclusmomenten blijven en Raadsbesluiten bij horen. Wat de wethouder betreft blijft zij deze momenten gebruiken om de volgorde van de gebieden en de eventuele wijzigingen in venstertijden te communiceren. De besluitvorming over de vergunning en de tarieven worden door de raad vastgesteld in de parkeerverordening en het college stelt vast waar de doelgroep aan moet voldoen. Opbrengsten in de buurt zelf investeren is heel moeilijk omdat de opbrengst in de wijk laag is. Hierdoor krijg je een disbalans en vallen er gaten in de begroting, dit wordt door de wethouder ontraden. De vraag om de tarieven voor nieuwe gebieden te verlagen is begrijpelijk maar de redenatie vanuit de wethouder is dat er een groot deel van de dag gratis geparkeerd kan worden. De vraag over doelgroepen is belangrijk maar kent ook dilemma's. De vraag is waar normaal beleid ophoudt en hoe je het overzichtelijk houdt. Het college werkt toe naar het normaliseren van parkeerkosten, ook voor werkgevers. De wethouder wil waarschuwen voor maatwerk want als dit te groot wordt moet het beleid worden aangepast. De gemeente is in gesprek met zorginstellingen, politie, woningcorporaties, onderwijsinstellingen, Sport Utrecht, gezondheidscentra en meerdere ondernemers van de woonboulevard. De gemeente gaat ook zeker in gesprek met werkgevers om de last op zich te

60

nemen. Het overzicht van vergunningen die er al zijn of nog worden ontwikkeld kan in het derde kwartaal verwacht worden. Wat betreft de vitale beroepen is het ook de vraag waar de grens ligt. Dit is ook wel een ingewikkeld debat maar de vraag kan ook zijn waarom de parkeerkosten niet onder de reiskosten vallen. Voor de ambulante functies wordt er echt gekeken om het zo makkelijk en laagdrempelig mogelijk te maken. Bij het onderwijs is het college bezig met een specifiek arrangement en voor de andere sectoren komt de wethouder met inzichten in het arbeidsmarktbeleid en daaruit zal moeten blijken of dit ook tot nieuw parkeerbeleid moet leiden. De politie had een dringend betoog gedaan tijdens de RIB. Wat de wethouder ziet is dat de werknemers er meer moeite mee hebben en dat de werkgevers vaak wel open staan om mee te werken. De wethouder is in gesprek met de politie. Er zijn al bureaus die binnen het betaald parkeren gebied vallen en daar lukt het al. Voor de andere vestigingen moet er gekeken worden naar de mogelijkheden zoals zakelijke vergunningen in de openbare ruimte, commerciële plekken in garages en plekken op eigen terrein. Met deze middelen is het bij de vier bestaande bureaus gelukt. Voor de andere vier vestigingen moet gekeken worden naar goede arrangementen en hierop zal de wethouder het derde kwartaal terugkomen.

De heer **Vasters** (D66) begrijpt dat er al een aantal gesprekken zijn geweest met de bureaus. Hij vraagt of de wethouder aan kan geven of er al een oplossing in zicht is of dat er nog drempels zijn die moeten worden weggenomen.

Wethouder **Van Hooijdonk** weet niet of er sprake is van één oplossing omdat de vier bureaus allemaal een andere ligging hebben en het vier verschillende situaties zijn. De wethouder had niet het gevoel dat de korpsen zenuwachtig werden van de invoering van betaald parkeren. De wethouder wil verder kijken hoe op de overige vier plekken de bestaande ingrediënten ook kunnen worden ingezet.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vindt het fijn dat er naar een oplossing gekeken wordt. Hij geeft aan dat er naast deze vier bureaus er nog meer zijn die later gaan volgen. Hij vraagt de wethouder of de commissie tegen die tijd geïnformeerd kan worden wat er voor de andere bureaus gedaan kan worden.

Wethouder **Van Hooijdonk** stelt voor om in het uitvoeringsprogramma dat er in het derde kwartaal komt een werkwijze op te nemen over hoe om te gaan met werkgevers in het gebied. De mogelijkheden zijn niet oneindig en voor de politie geldt dit wel in het bijzonder vanwege de werktijden.

De heer **Usta** (DENK) geeft aan dat er ook zorgaanbieders zijn die niet voorkomen in het lijstje en hij vraagt of zij hier ook een beroep op kunnen doen.

Wethouder **Van Hooijdonk** legt uit dat het dan om twee categorieën kan gaan. Dat is aan de ene kant de mantelzorg en daarvoor is er een mantelzorgvergunning. De ander categorie zou kunnen zijn de professionals in een branche die de gemeente nog niet kent, de intentie is om de zorgvergunning uit te breiden en daar alle ambulante zorg in mee te nemen.

De heer **Van Steeg** (CDA) concludeert dat er maatwerk geleverd wordt voor politie en hij vraagt of de wethouder de mening deelt dat er voor alle groepen een specifieke vraag geldt. De heer Van Steeg vraagt hoe de wethouder hier een oplossing voor gaat bieden.

Wethouder **Van Hooijdonk** komt er nog op terug. Zij benadrukt dat het geen maatwerk is met andere regels maar dat er gekeken wordt hoe de huidige voorzieningen zoals de zakelijke vergunning, parkeren op eigen terrein enzovoorts kunnen worden ingezet. Bij de politie is het aantal vestigingen te overzien, voor hen vindt de gemeente het ook echt belangrijk omdat zij met onregelmatige werktijden zitten. Dit is de reden dat er voor deze vier bureaus gekeken wordt of ze eruit kunnen komen.

De heer **Van Steeg** (CDA) concludeert dat maatwerk nodig is en dat wordt ook aan scholen aangeboden. De heer Van Steeg vraagt waar dan het onderscheid ligt.

Wethouder **Van Hooijdonk** benadrukt dat het geen maatwerk is. De wethouder is van mening dat er enkel naar de bestaande middelen wordt gekeken en hoe die kunnen worden ingezet. Voor

scholen wordt er wel een andere vergunning gemaakt met andere voorwaarden omdat het daar over grotere aantallen en meer vestigingen gaat.

5 De heer **Van Steeg** (CDA) wil dan toch weten waarom er wel maatwerk voor scholen geleverd kan worden en voor andere groepen niet.

10 Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat het zo is afgesproken. De wethouder wil nog even aangeven dat de Boa's ook in het stadsgebied zitten en dus al langer met betaald parkeren te maken hebben. De wethouder is van mening dat het voor sportvoorzieningen beheersbaar zou moeten zijn. De betreffende venstertijden zijn niet de spitsuren voor de sportvoorzieningen en zij hebben ook vaak een buurtfunctie waarbij zij op andere manieren bereikbaar zijn. De wethouder gaat hiervoor dan ook geen andere voorzieningen maken. In de parkeermodule is al aangekondigd dat er wordt nagedacht over een nieuwe zakelijke vergunning die meer gericht is op een urentegoed, een soort van strippenkaart. Dit is aantrekkelijk wanneer er veel gebieden zijn met een korte venstertijd. Dit zou ook voor sportverenigingen een oplossing kunnen zijn zodat deze gericht kan worden ingezet voor vrijwilligers.

Schorsing vijf minuten

20 De heer **Vasters** (D66) vraagt of er voorwaarden aan de strippenkaart zitten en dat het een algemeen product is wat iedereen kan aanvragen.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat het nog in een heel vroeg stadium zit en nog geheel ontwikkeld moet worden. De gedachte is dat het een zakelijk vergunning wordt waar de sportverenigingen ook toe behoren en dat het geen 24/7 vergunning is maar ingezet kan worden als een soort urentegoed.

30 De heer **Vasters** (D66) begrijpt het antwoord en hij vraagt ter bevestiging nog dat het dus geen voorwaarde hoeft te zijn dat het gaat om een gebied met hoge parkeerdruk.

Wethouder **Van Hooijdonk** bevestigt dit. Het is vanuit de gedachte dat het ook voor bezoekersplekken van een bedrijf ingezet kan worden zodat het bedrijf betaalt voor de bezoekers.

35 De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt om een toezegging aan de wethouder over wanneer zij het voorstel kunnen verwachten.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft een overzicht in het derde kwartaal maar dan is het niet helemaal zeker dat de vergunning dan ook al helemaal is uitgewerkt.

40 De heer **Talhaoui** (PvdA) vraagt of deze vergunning ook geldt voor bouwbedrijven die ergens twee weken een klus komen doen en of dat daar dan een andere vergunning voor is.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** legt uit dat het nu gebruikelijk is dat aannemers gewoon parkeergeld betalen voor de uren dat ze parkeren en dat zij dit doorberekenen aan de klant. Het wordt een vergunning voor een gevestigde partij binnen het gebied. De wethouder komt hier later nog op terug omdat daar ook een vraag over gesteld was. De tegemoetkoming voor lage inkomens wordt in het tweede kwartaal duidelijk en ook hoe het uitgevoerd kan worden. Dan kan er ook gezegd worden hoe het gaat in de verordening van de U-pas. Een evaluatie van deze tegemoetkoming vindt de wethouder ook verstandig. Dit zal gedaan worden in het kader van de U-pas om te zien hoe de tegoeden worden benut. De wethouder geeft nogmaals aan dat er een grens is aan maatwerk en zij heeft al eerder gezegd dat er een type vergunning bijkomt. Uiteraard kan er altijd blijken dat de gereedschapskist niet over de juiste middelen beschikt waardoor er iets moet worden aangepast of gekeken moet worden naar andere oplossingen. De wethouder roept op om niet te veel te willen regelen wat betreft het bouwen. De wethouder heeft in de bestaande gebieden niet gehoord dat het betaald parkeren problematisch is bij bouwen of renoveren. In de 55 nieuwe gebieden zijn de venstertijden kleiner dus wordt het probleem ook kleiner. De kosten worden vaak ook doorbelast door de aannemer.

De heer **Vasters** (D66) begrijpt het punt over het toevoegen van complexiteit. De heer Vasters is van mening dat er wel problemen zitten bij verbouwingen waardoor mensen niet gaan renoveren. De kosten kunnen aardig oplopen wanneer een aannemer de parkeerkosten gaat doorberekenen.

5 Wethouder **Van Hooijdonk** benadrukt dat er via allerlei kanalen meldingen over betaald parkeren binnenkomen en dat dit opgemerkt wordt als dit zou spelen. Tot nu toe is hier nog niets over
10 gehoord. Hier zijn ook andere formules voor te bedenken, door bijvoorbeeld te werken met bezoekerskaarten of te laden en lossen en dan de bus ergens anders neer te zetten. Voor
meerpersoonshuishoudens zijn er overgangsregelingen waarbij bestaande auto's binnen een
gebied zoveel mogelijk vergund wordt en dat kan alleen bij voldoende ruimte. De aanvraag
15 hiervoor kan wel alleen tijdens de overgangsregeling. De tarieven voor de derde en vierde auto
zijn hetzelfde als de tweede vergunning. In de praktijk zijn er niet veel derde en vierde
vergunningen. De wethouder is het eens met de heer Van den Enk over de verplichte afname van
plekken bij huurwoningen. Het lastige is wel dat er achteraf niets meer gewijzigd kan worden
20 omdat dit dan een privaatrechtelijke regeling is. Dit wordt aan de voorkant geregeld via de
omgevingsvergunning tijdens de bouw. Een SUV is geen aparte categorie auto bij de RDW. Er
zouden richtlijnen kunnen worden afgesproken over gewicht of afmetingen maar dan gaat dit
waarschijnlijk ook voor busjes gelden. De wethouder stelt voor dit niet te doen ook omdat het erg
ingewikkeld is in de uitvoering.

20 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan dat er steden in Europa zijn waar dit wel lukt. Hij
vraagt of de wethouder weet waar de wetgeving verschilt en of de wethouder anders bereid is dit
uit te zoeken.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** benadrukt dat er geen wettelijke grondslag is. De wethouder vraagt
zich af of hier de energie op gericht moet worden gezien de wetgeving en de administratie die erbij
komen. Daarnaast is het de vraag hoeveel gaat het helpen.

30 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) snapt de afweging goed. Tegelijkertijd gaat het ook om de
veiligheid en de leefbaarheid in de stad en zij gaan kijken of zij richting de raad hier nog iets mee
kunnen.

35 Wethouder **Van Hooijdonk** haalt als laatste aan dat zij het eens is met het feit dat de administratie
op orde moet zijn. De wethouder geeft aan dat er goede stappen gezet worden maar dat ze nog
niet klaar zijn. Het duurt nog even voor het stabiel is en het bestaande is verwerkt. De wethouder
is het eens dat het goed is hier scherp op te blijven omdat het niet de eerste keer zal zijn dat een
besluit vanuit de raad in de uitvoering voor problemen zorgt.

Gemiste antwoorden

40 De heer **De Pagter** (VVD) had een vraag gesteld over de prioritering van de gebieden dat
draagvlak daar geen factor lijkt. De vraag aan de wethouder was waarom dat niet zo was en of
draagvlak niet van belang is.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** benadrukt dat nu de essentie is dat het overal ingevoerd wordt omdat
het niet meer alleen gebaseerd is op overlast. Zodra het stadsbreed een afweging wordt dan is
raadpleging niet meer nodig.

Tweede termijn

50 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) geeft aan met amendementen en moties te komen en gaat daarvoor
optrekken met andere partijen.

55 De heer **Dekkers** (GroenLinks) wil nog zeggen dat het advies van het AKD heel duidelijk is
geweest over het feit dat het breder is dan het terugbrengen van de overlast. Het advies ging er
juist over dat het eigen beleid gevolgd moet worden. Betaald parkeren is echt een effectief middel,
zo blijkt uit het onderzoek dat de combinatiemaatregel van de werkgevers met parkeerplaatsen
echt twintig procent effectiever zijn.

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of de heer Dekkers vindt dat de wethouder de juiste antwoorden heeft gegeven in de onderbouwing waarom er voor de hele stad betaald parkeren wordt ingevoerd.

5 De heer **Dekkers** (GroenLinks) is hiervan overtuigd. Hij vindt het tegengaan van woon-werkverkeer ook een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Juist op dat punt blijkt dat de werkgeversaanpak in combinatie met betaald parkeren een heel effectief middel is en dat blijkt ook zeker in wijken waar geen parkeeroverlast is.

10 De heer **Van Steeg** (CDA) benadrukt dat de vraag was of er voldoende onderbouwd is dat er voor de hele stad betaald parkeren wordt ingevoerd.

15 De heer **Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat die mobiliteitstransitie niet alleen speelt in de wijken met parkeeroverlast maar dat dit voor de hele stad geldt. Daarom vindt GroenLinks het een slimme keuze.

20 De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat daarmee het argument is dat elke auto minder in de stad goed is. Voor de heer Van Steeg zou er meer gekeken moeten worden of betaald parkeren ook echt een helpend middel is en hij mist hier de onderbouwing over.

25 De heer **Dekkers** (GroenLinks) is van mening dat de onderbouwing van de effectiviteit wel beschreven is en ook de onderbouwing dat het actueel is. Het beleid in de parkeernota en het mobiliteitsplan is gericht op het verminderen van geparkeerde auto's en dit wordt hier nu uitgewerkt.

De heer **Usta** (DENK) vraagt wat de heer Dekkers bedoelt met effectief.

30 De heer **Dekkers** (GroenLinks) legt uit dat het helpt in de mobiliteitstransitie. Dit is een bewezen effectief middel en hij benadrukt dat er altijd mensen zullen zijn die een auto nodig hebben.

De heer **Usta** (DENK) concludeert dat de heer Dekkers voor het gedwongen afstand doen is van mobiliteit terwijl alternatieven nog niet toereikend zijn.

35 De heer **Dekkers** (GroenLinks) vindt dit misplaatst omdat er geen enkele sprake is van gedwongen afstand doen van mobiliteit. Volgens hem zullen er altijd mogelijkheden blijven maar wordt het alternatief gestimuleerd met een geldprikkel.

40 De heer **De Pagter** (VVD) verbaast zich over de uitspraken van de heer Dekkers over het onderzoek. De conclusie in het rapport is dat het lijkt toegestaan zolang het hoofddoel van de invoering parkeeroverlast blijft. De heer De Pagter vraagt of de heer Dekkers dat ook zo heeft gelezen.

45 De heer **Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat het om parkeerregulering gaat en dat het begrip parkeerregulering breed opgevat kan worden. Minder ruimte voor stilstaande auto's is parkeerregulering en daarom is betaald parkeren een toegestaan middel om in te voeren. De buurtpuzzel vindt de heer Dekker interessant en hij stelt voor de puzzel te koppelen aan het invoeren van betaald parkeren zoals nu gedaan wordt in het Rivierengebied. Hierop wil de heer Dekkers een reactie van de wethouder. Tot slot is de heer Dekkers van mening dat SUV's wel degelijk een probleem zijn ook bij parkeren met twee wielen op de stoep. Hij begrijpt de problematiek van de uitvoerbaarheid.

50 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) benadrukt dat voor hen de bereikbaarheidstoets erg belangrijk is en zal dit kritisch blijven volgen. Hij vindt het fijn dat de doelgroep politie duidelijk gekaderd is en vindt het ook fijn dat daar iets meegedaan wordt. De ChristenUnie heeft nog wel zorgen over de uitvoerbaarheid als het gaat om ICT. Hij wil van de wethouder weten wat hieraan gedaan wordt.

55 De heer **De Pagter** (VVD) blijft tegen het plan van invoeren van betaald parkeren in de hele stad. Hierover moeten buurten zelf kunnen beslissen wanneer er overlast is en begrijpt de prikkel om voor een alternatief te kiezen maar die is er niet altijd in alle wijken. De VVD vindt het een steek

60

van honderden euro's want dat is het ook echt en zij zullen dan ook tegenstemmen. Hij roept verder de andere partijen op bij een akkoord voor dit plan zich te richten op de verkiezingen van 2026.

5 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt of de VVD het eens is dat het om een beperkte groep gaat met twee auto's. Voor de groep die twee auto's kan betalen gaat het inderdaad om honderden euro's.

10 De heer **De Pagter** (VVD) benadrukt dat het ook gaat om een grote groep in Veldhuizen waarbij een verpleegkundige en een politieagent beide een auto moeten hebben. Dit zijn echt niet allemaal rijke mensen maar bij deze groep drukt het wel heel erg op de lasten wanneer zij 560 euro per jaar extra moeten betalen voor alleen nog maar de vergunning.

15 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vindt dit niet waar.

De heer **De Pagter** (VVD) wil hier echt een punt van maken dat er in de parkeerverordening staat dat de eerste auto 160 euro kost dat er voor de tweede auto 400 euro betaald moet worden.

20 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) heeft een andere som en andere inbreng in het debat. Door de ChristenUnie is er gekeken naar de doelgroepen en daarvoor zijn allerlei voorstellen voor gedaan. Zo moet volgens de heer Van der Graaf een voorstel gewogen worden en niet in een frame gestopt worden.

25 De heer **De Pagter** (VVD) is van mening dat het geen frame is maar het zijn feiten die in het voorstel staan.

30 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of de heer de Pagter het eens is dat het om meer bedragen gaat dan alleen voor de vergunning omdat er ook bij het boodschappen doen voor parkeren betaald moet worden en dat het zeker geen frame is maar dat deze bedragen ook nog betaald moeten worden.

De heer **De Pagter** (VVD) is het hier zeker mee eens is.

35 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vindt het een ordinaire belastingverhoging. De bedragen die hij zelf betaalt in de binnenstad zijn al boven de 500 euro dus daar is verder geen bewijsvoering voor nodig. Voor hemzelf is dat geen probleem maar hij is wel van mening dat er mensen zijn waarvoor die lastenverhoging een bestaan onmogelijk maken. Volgens hem wordt er te weinig aandacht besteed aan mensen die op het randje leven. Wat de heer Nyqvist mist is het toestaan om faciliteiten te creëren waardoor mensen met deze flauwekul niets te maken hoeven hebben. Wanneer er uitzondering op uitzondering gemaakt moet gaan worden zoals de heer Dekkers aangeeft dan is de heer Nyqvist van mening dat een besluit niet moet worden uitgevoerd. Hij beseft zich dat op termijn de stad bezaaid zal zijn met parkeerverordeningen. De heer Nyqvist wil dat de bewoners daar zelf over kunnen beslissen door middel van een goede draagvlakmeting en een goede discussie kunnen voeren over hoe en wanneer het gebeurt.

45 De heer **Dekkers** (GroenLinks) wil benadrukken dat hij niet heeft aangegeven dat er uitzondering op uitzondering moet worden gemaakt. De heer Dekkers deelt de mening van de wethouder dat uitzonderingen alleen maar een verstoring op het proces zijn.

50 De heer **Vasters** (D66) vindt dat het parkeerbeleid past in de ambitie om tot een duurzaam mobiliteitssysteem te komen. Daarom moeten de effecten goed in kaart gebracht worden en moet men bereid zijn aanpassingen te doen zoals het invoeren van betaald parkeren enkel in de wijken waar parkeerdruk wordt gevoeld. D66 is blij met de toezegging over het meten van de indicatoren. D66 wil een amendement indienen om goed te meten of het inderdaad bijdraagt aan de doelstellingen. Bij de invoering in blok 2 is er waarschijnlijk nog niet bekend wat het effect is geweest van blok 1. De heer Vasters wil vragen of het mogelijk is de effecten van blok 2 wel mee te nemen in de beslissingen over blok 3. Wanneer blijkt dat het beperkte effecten oplevert dan willen zij vragen de plannen uit te stellen of misschien zelfs af te stellen en wanneer het wel effect heeft juist versneld in te voeren.

60

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt aan de heer Vasters of het voorstel dan is dat er volgende week nog geen keuze gemaakt wordt om blok 3 in te voeren of zegt het amendement dat het wel ingevoerd wordt in blok 3 maar dat er nog naar gekeken kan worden.

5 De heer **Vasters** (D66) staat achter de verordening en staat achter het plan van de invoering in blokken. Met het amendement wil hij vragen om een pas op de plaats te maken om in de volgende raadsperiode te kijken naar de effecten. Het besluit over blok 3 wordt uiteindelijk pas over een paar jaar genomen en ruim daarvoor moet er gekeken worden wat er gebeurd is.

10 De heer **Van Steeg** (CDA) vindt het eerlijker naar de stad toe om voor blok 3 dan nu nog geen keuze te maken en dit pas later te beslissen.

De heer **Vasters** (D66) wil wel vasthouden aan het huidige plan want dat is hoe er op dit moment naar de situatie gekeken wordt. Het uitgangspunt is dat de doelstellingen met het invoeren van betaald parkeren wel gehaald worden. De heer Vasters is van mening dat het beter kan worden teruggedraaid omdat het dan als een meevaller wordt gezien.

15 De heer **Van Steeg** (CDA) vindt dit niet eerlijk. Wanneer het belangrijk is dat er eerst naar de effecten wordt gekeken dan moet er op dit moment nog geen keuze gemaakt worden.

20 De heer **Vasters** (D66) concludeert van mening te verschillen met de heer Van Steeg.

De **voorzitter** vindt het fijn dat er ook debat is in de tweede termijn maar hij wil wel iedereen oproepen om na te denken of alle drie de interrupties nodig zijn.

25 De heer **Vasters** (D66) overweegt een tweede voorstel over woningeigenaren en de kosten bij een renovatie of verbouwing. De heer Vasters vraagt de wethouder of zij kan toezeggen of de zogenaamde strippenkaart ook ingezet kan worden in verschillende rayons omdat dit mogelijk ook een oplossing is voor klusbedrijven. Ten slotte wil D66 aangeven graag mee te denken over de oplossingen voor specifieke doelgroepen.

30 De heer **Usta** (DENK) vindt het een slecht plan. Hij is van mening dat voorstanders willens en wetens dit destructieve plan doorvoeren met ongeloofwaardige en tegenstrijdige onderbouwingen wat mensen hard zal raken. DENK geeft aan tegen te stemmen en zal ook met moties komen over het breder inzetten van de vergunningen.

35 De heer **Van Steeg** (CDA) is van mening dat onvoldoende duidelijk is geworden waar de noodzaak in zit om betaald parkeren in de hele stad in te voeren. Daarmee stelt de heer Van Steeg vast dat het voorstel een melkkoe is geworden en zullen zij voorstellen om beter naar de blokken te kijken en dit niet in te voeren. Voor de heer Van Steeg was er ook nog te weinig antwoord op de vraag over de sportverenigingen en ook dit dient beter bekeken te worden.

40 Wethouder **Van Hooijdonk** wat betreft het koppelen van de buurtpuzzel aan het invoeren van betaald parkeren, dat wil de wethouder zeker meenemen. Daarbij geeft de wethouder aan dat het volgtijdelijk vaak ook beter werkt. De wethouder ziet het groter worden van auto's ook echt als een probleem maar de vraag is of dit met gedifferentieerde tarieven geregeld moet worden in het beleid. De uitvoerbaarheid zit op meerdere vlakken en hoe meer verschillende vergunningen er zijn, hoe meer de mensen in de uitvoering na moeten denken en hoe groter de kans is dat er fouten gemaakt worden. Wat nu ingewikkeld is aan het ICT-systeem is dat er twee dingen tegelijk gedaan worden. Tegelijkertijd wordt het systeem vervangen en daarnaast zijn er nieuwe ambities. Dit moet beheersbaar gehouden worden. Het urentegoed is bedoeld als alternatief voor de zakelijke vergunning maar is wel tegen dezelfde voorwaarden waarbij je in het rayon gevestigd moet zijn.

45 De **voorzitter** inventariseert wat de vervolgstappen zijn.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) gaat kijken naar de SUV's, de zorg over de uitvoering en de doelgroepen.

Mevrouw **Nederhand** (Vlt) geeft aan een collega te vervangen en zij denkt dat zij met een motie gaan komen over het feit dat er eerst goede alternatieven moeten zijn alvorens parkeerbelasting wordt ingevoerd.

5 De heer **De Pagter** (VVD) heeft dat in zijn bijdrage al meegedeeld welke amendementen en moties er vanuit hen worden ingediend.

De **voorzitter** concludeert dat het debat daarmee beëindigd is en de voorzitter stelt voor het te agenderen voor de raad voor zestig minuten, dit is akkoord.

10 De heer **Talhaoui** (PvdA) heeft nog een gemiste toezegging over de terugkoppeling van het gesprek met de provincie.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat dit een lopende actie is en al eerder is toegezegd.

15 De heer **Talhaoui** (PvdA) vraagt wanneer dit te verwachten is.

Wethouder **Van Hooijdonk** kan hier geen termijn aan koppelen omdat zij zelf hier geen grip op heeft, dit is aan de provincie. De wethouder benadrukt dat het punt op de volgende raadsbehandeling moet staan om in Voordorp op tijd aan de slag te kunnen gaan.

20 De **voorzitter** geeft het verzoek door aan het DB. Daarmee beëindigt de voorzitter het debat en spreekt uit dat de voorbereidingen getroffen gaan worden voor de geheime vergadering.

25 **Schorsing tweeëneenhalve minuut.**

Toezegging

Wethouder Van Hooijdonk

- De wethouder komt in het derde kwartaal met een overzicht van de gereedschapskist die hoort bij betaald parkeren met daarin alle beschikbare bestaande vergunningen en producten die er nog aankomen.
- De wethouder gaat in het derde kwartaal met het uitvoeringsprogramma komen, waar onder andere dingen in staan over communicatie naar werkgevers.
- De wethouder komt in het vierde kwartaal met de bereikbaarheidstoets.

Lijst van toezeggingen

Wethouder Van Hooijdonk

- De wethouder komt in het derde kwartaal met een overzicht van de gereedschapskist die hoort bij betaald parkeren met daarin alle beschikbare bestaande vergunningen en producten die er nog aankomen.
- De wethouder gaat in het derde kwartaal met het uitvoeringsprogramma komen, waar onder andere dingen in staan over communicatie naar werkgevers.
- De wethouder komt in het vierde kwartaal met de bereikbaarheidstoets.

Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 21 maart 2024
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door Mevr. S. Donkers (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

Mevr. M. Friele (commissiegriffier), dhr. H. Stellinga (voorzitter), mevr. L. van Hooijdonk (wethouder), dhr. D. Bosch (UtrechtNu!), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), dhr. M. Talhaoui (PvdA), mevr. B. Nederhand (Volt), mevr. A. Sasbrink (PvdD), mevr. T. O'Connor (EenUtrecht), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. J. Vasters (D66), mevr. J. Zwinkels (CDA), dhr. R. van den Enk (Student&Starter), dhr. C. Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. J. Cornielje (PvdA), mevr. M. Vermeulen (GroenLinks), dhr. M. Koning (D66).

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	17
Lijst van toezeggingen	35

De **voorzitter** heropent de vergadering om 14.03 uur en geeft aan dat de wethouder nog een procedurele mededeling heeft.

Schorsing vanwege een technische storing

Wethouder **Van Hooijdonk** wil nog even terugkomen op toezegging 148 waar de PvdD om had gevraagd. Deze wordt uiterlijk volgende week aangeboden in het uitvoeringsprogramma Maatschappelijk en Verantwoord Opdrachtgeven en Inkoop. Een van de onderdelen daarin is het inheemse en lokale groen.

9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht

De **voorzitter** geeft aan dat UtrechtNu!, GroenLinks, D66, VVD, PvdA, CDA, PvdD, Student&Starter, ChristenUnie, DENK, BIJ1, EenUtrecht, Stadsbelang Utrecht, Horizon het punt hebben geagendeerd. BIJ1 heeft aangegeven er niet bij te kunnen zijn.

De agenderende fracties verzoeken een debat op de agenda te zetten over de alternatieven voor het Tracébesluit Ring Utrecht, zoals recent gepresenteerd door de wethouder Mobiliteit. Zij willen een grondige bespreking van deze alternatieven en hun haalbaarheid. In het licht van deze presentatie en de ontvangen documentatie zijn zij van mening dat een gedetailleerde discussie noodzakelijk is. Dit om te waarborgen dat alle voorgestelde alternatieven grondig worden geëvalueerd op hun haalbaarheid.

Mededelingen

De wethouders

De wethouders hebben geen mededelingen.

De commissieleden

De commissieleden hebben geen mededelingen.

Eerste termijn

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) stelt zich een toekomst voor waarbij de ring Utrecht een groene autovrije oase is waarbij bussen en fietsen de koning zijn; dit is de droomwereld zoals de ARU nu wordt voorgesteld. Het plan hangt volgens de heer Bosch aan elkaar van aannames en wensen. UtrechtNu! is er niet om de auto te demoniseren noch om een pleidooi te houden voor een ongebreidelde verbreding van wegen. Bij UtrechtNu! zijn ze realisten en pragmatisten. UtrechtNu! ziet dat er een noodzaak kan ontstaan voor een verbreding van de Ring. Het ARU-plan klinkt mooi maar het lijkt of iedereen op de fiets moet springen. Het ov zit overvol en kampt met grote personele problemen die alleen maar groter gaan worden. Overstappen op het ov lijkt een utopische fantasie. Verder loopt er een aanbesteding waarin een schaalvergroting niet is meegenomen, het moet echter wel een realistisch alternatief worden. De informatie die rondgaat over de impact is soms ook meer fictie dan feiten. Het gaat over een verbreding van een rijksweg en dan ook de vraag aan de wethouder of zij erop toe kan zien dat de juiste info wordt verstrekt. Zo ook de informatie over het feit dat er bij het tracébesluit bomen zouden worden gekapt maar dat er in totaal meer bomen terug zouden komen. De heer Bosch heeft het idee dat het merendeel van de mensen geen idee heeft wat de verbreding inhoudt. Volgens de heer Bosch blijkt dat de extra uitgaven bij het project NRU niet zijn meegenomen, zoals kosten voor de uitbreiding van het openbaar vervoer. De vraag wordt gesteld of de wethouder het totaalplaatje kan laten zien. De heer Bosch vraagt zich af hoe bestendig de strategie is omdat een mogelijk rechts kabinet dit beleid als eerste zou kunnen terugdraaien. De wethouder wordt gevraagd hoe zij het rekeningrijden ziet onder deze politieke omstandigheden. De heer Bosch vraagt zich ook af wat de automobilist zou weerhouden om bij een snelheidsverlaging uit te wijken naar de N-wegen. Het ARU beweert dat er minder verkeer op regionale wegen gaat komen maar ook dit lijkt in tegenspraak met gezond verstand. De heer Bosch vraagt hoe de wethouder deze tegenstrijdigheden duidt en of de voorspellingen van het ARU wel kloppen. Het kan nobel zijn gezien de tijd om te streven naar minder gebruik van de auto; de heer Bosch vraagt zich af hoe haalbaar dit is zonder realistische alternatieven. De vraag aan de wethouder is dan ook of het haalbaar is om met groene maatregelen mensen uit de auto te krijgen. Tot slot is het ARU een slecht alternatief omdat het gebaseerd is op onzekere factoren. UtrechtNu! wil realistisch blijven en hij vraagt of de wethouder denkt dat de huidige Tweede Kamer dit ziet als gelijkwaardig alternatief.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) vraagt of de heer Bosch niet heeft gehoord dat er drie hoogleraren betrokken zijn geweest. Hij wil weten wat de heer Bosch tegen hen zou willen zeggen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wil niets afdoen aan die hoogleraren. Andere wetenschappers gaven ook weer aan dat het veel uitging van de aanname dat mensen gaan fietsen of in de bus stappen. Dit noemt de heer Bosch geen gedegen onderbouwing.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) is van mening dat de hoogleraren die op aannames baseren en hij vindt het jammer dat de heer Bosch het wel als zodanig afwijst.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) is van mening dat het een aanname is omdat het als zodanig in het stuk staat. In het besluit staat steeds 'als' en dat zijn volgens de heer Bosch allemaal zaken die nog niet besloten zijn. Wanneer dit allemaal gebeurt dan klopt het misschien wat de hoogleraren zeggen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat Utrecht zich al lang verzet tegen het tracébesluit voor de A27, wat gebaseerd is op allerlei aannames. Het is een duur plan met grote risico's en de heer Dekkers vindt het mooi dat er een alternatief is uitgewerkt dat beter en goedkoper is. Het alternatief is zo goed omdat er gekeken wordt naar oplossingen binnen de bak met een lagere snelheid. Aan de andere kant omdat pijler 1 inzet op de mobiliteitstransitie. De heer Dekkers stelt vast dat er gekeken wordt naar de mogelijkheden om meer mensen voor korte stukken tijdens de spits uit de auto te krijgen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt waaruit blijkt dat het goedkoper is.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) benadrukt dat er een uitgebreide kostenvergelijking is gemaakt.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of GroenLinks erkent dat niet alle kosten daarin meegenomen zijn. De heer Bosch is van mening dat je dan niet kunt spreken van een goedkoper alternatief.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) spreekt dit tegen omdat de NRU in het tracébesluit ook niet was meegenomen. Ook voor de NRU ligt er nu een meer realistisch alternatief maar daar zegt de heer Dekkers straks meer over.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt dit niet kloppen omdat de NRU de backbone vormt van het alternatief. De heer Bosch vraagt of de heer Dekkers het ermee eens is dat de extra kosten ook moeten worden meegenomen in het totaalplaatje.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) is het daar niet mee eens en hij herhaalt dat de kosten van de NRU ook niet in het tracébesluit waren opgenomen. Dit alternatief verlaagt juist de druk op de NRU wat ook een voordeel is ten opzichte van het tracébesluit. Pijler 1 sluit aan bij het beleid dat in Utrecht wordt gevoerd. Het alternatief onderstreept ook het belang van een stevige werkgeversaanpak. Het alternatief maakt ook nieuwe woonlocaties mogelijk. Het is goed vergelijkbaar en het is gebaseerd op dezelfde aannames als voor het tracébesluit. De heer Dekkers vindt het mooi dat er een breed team van experts heeft meegekeken en ook enthousiast is over het alternatief. GroenLinks is enthousiast over het alternatief en de heer Dekkers wil met een breed gesteunde motie naar Den Haag gaan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) constateert dat er bij brede welvaart gezegd wordt dat dit nog dieper uitgezocht moet worden. De heer Dekkers wordt gevraagd of hij het eens is met het feit dat het nog goed onderbouwd en uitgewerkt moet worden.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) begrijpt de vraag niet omdat het alternatief naar zijn mening juist is beoordeeld aan de hand van de criteria voor brede welvaart maar hij is het wel eens met de opvatting dat ze er nog niet zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of GroenLinks de mening deelt dat opvattingen uit de adviescommissie nog dieper uitgewerkt moeten worden.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) wil vaststellen dat op basis van de criteria dit besluit zeker gelijkwaardig is aan het tracébesluit en dat het alternatief er bij de beoordeling op brede welvaart zelfs beter uitkomt. De heer Dekkers vraagt de wethouder of zij kan aangeven hoe het verder gaat en hoe dit in bestuurlijke overleggen naar voren komt. GroenLinks stelt voor het snel verder uit te werken maar zij zien ook nog variatiemogelijkheden zoals de fly-over en de ontwikkelkansen van het Archimedeskwartier.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) benadrukt dat die fly-over juist in het besluit zit voor de verkeersveiligheid en de heer Dekkers wordt gevraagd waarom hij deze eruit wil halen en of daar juist niet voorzichtig mee omgegaan moet worden.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) onderkent het belang van de verkeersveiligheid en dat deze bocht ook gevolgen heeft voor de omgeving. De heer Dekkers vindt het van belang daar toch nog eens naar te kijken.

5 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt welke kansen GroenLinks het plan geeft.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) pleit voor een nog beter alternatief. De heer Dekkers is van mening dat veel maatregelen in pijler 1 zijn gericht op het oosten van de stad. Het risico bestaat dat er voor beslissingen over het oosten van de stad gewacht wordt tot het plan van het ARU helemaal klaar is. Het tweede risico is dat de kosten van de maatregelen ten koste gaan van de maatregelen aan de westkant van de stad. De wethouder wordt gevraagd hoe deze risico's voorkomen kunnen worden aan beide kanten van de stad. Het alternatief van de NRU levert minder verkeer op omdat er wordt ingezet op het verminderen van het autoverbruik. GroenLinks vindt het mooi dat met het werken aan het ARU ook de NRU weer een impuls heeft gekregen. Dit houdt in dat er in samenhang moet worden gewerkt en dat het geen extra autoverkeer op mag leveren. De derde variant met verdiepingen voor de kruisingen kan volgens GroenLinks realistisch en haalbaar zijn. De wethouder wordt gevraagd wat voor onderzoek er nodig is naar de versmalling van de NRU en de aansluiting op de Zuilenseweg/Ring en waarom hier niet meteen voor gekozen wordt. Verder de vraag of het college kan kijken of er op enkele plaatsen al geluidswerende maatregelen mogelijk zijn. Wat betreft de herinrichting van de Gageldijk tot fietsstraat, dat staat formeel los van de kortetermijnmaatregelen maar de heer Dekkers wil weten wat de stand van zaken is. GroenLinks begrijpt het voorstel om de rapportage als risicovol project te pauzeren tot de voorkeursvariant is vastgesteld.

25 De heer **De Pagter** (VVD) begrijpt de laatste vraag niet.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) legt uit dat er in het voorstel een voorstel staat om de rapportage als risicovol project te pauzeren en dat vindt GroenLinks een verstandig voorstel.

30 De heer **De Pagter** (VVD) begrijpt het nu.

De heer **Vasters** (D66) stelt zich de vraag hoe de mobiliteit van de toekomst eruitziet wanneer hij het nieuwe alternatief afzet tegen het regioalternatief. De vraag is dan of je wil inzetten op extra wegen of alternatieven zoals de fiets en het ov. Ook de vraag of het mobiliteitssysteem vooral wordt beoordeeld op reistijdwinst of op brede welvaartseffecten. Het alternatief laat zien dat er gekeken wordt naar alternatieven maar ook dat een verbreding van de A27 helemaal niet nodig is. D66 steunt het plan omdat zij denken dat de voorspelde ontwikkelingen op andere, betere manieren kunnen worden aangepakt. De oorspronkelijke ideeën zijn bijna twintig jaar oud en structureel gezien wordt er niets opgelost en wordt er enkel geïnvesteerd in weginfra.

40 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of D66 dan ook komt met een investeringsplan voor het ov of de fietssnelwegen.

De heer **Vasters** (D66) deelt de zorg van de heer Bosch en de fractie vindt ook dat er meer geïnvesteerd moet worden in het ov. De ervaring leert dat snelwegen snel weer vastlopen na verbreding. Pijler 1 is de betere van de alternatieven; die ziet D66 wel als ambitieus. De investeringen in ov en het fietsnetwerk zijn wel nodig om de mobiliteitstransitie een extra duw te geven. De heer Vasters is van mening dat de verschraving van het ov niet alleen met investeringen opgelost worden. De wethouder wordt gevraagd in hoeverre er al een voorschot wordt genomen op extra maatregelen in dit plan. Pijler 2 vraagt de grootste investering en daarbij blijft investeren in wegen ook noodzakelijk. Pijler 3 is nog onduidelijk over het bredere wegennet en de wethouder wordt gevraagd of er geconcludeerd mag worden dat de NRU veruit het belangrijkste is in het realiseren van de doelstellingen. D66 vindt het goed dat er bij de NRU geïnvesteerd wordt in langetermijnstudies en kortetermijnoplossingen. Het gevoel bij D66 is wel dat dit het zoveelste onderzoek is. D66 vraagt zich af wanneer er genoeg informatie is en de actiemodus aangaat. Het helpt op dit moment niet dat de rijksbijdrage gepauzeerd is terwijl het Rijk een cruciale rol speelt.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) is het eens met de uitspraak van de heer Vasters dat de nieuwe variant van de NRU niet compleet uitgewerkt is. Hij vraagt of D66 zijn inzicht deelt dat deze variant voor de actiemodus kan zorgen.

60

De heer **Vasters** (D66) is het hiermee eens. De heer Vasters vraagt hoe het college denkt om te gaan met het gevoel dat het niet zo snel gaat als zij zouden willen. Daarnaast vraagt hij hoe de benodigde investeringsbedragen zeker worden gesteld ook hierover bestaan zorgen over omdat het nog lang vooruitgeschoven wordt. Vooralsnog staat de regio met lege handen. Zowel het tracébesluit als ook het alternatief kan de verkeersproblemen oplossen. De heer Vasters vraagt aan de wethouder of zij nog mogelijkheden ziet om het plan te versnellen bij de huidige regering. Tot slot vindt D66 het een goed idee om te kijken naar de brede welvaart zodat er in de criteria verder gekeken wordt dan enkel materiële welvaart. Graag zou D66 deze beoordelingssystematiek vaker toepassen en mogelijk zelfs als standaard opnemen. Het college wordt gevraagd hoe het dit ziet.

De heer **De Pagter** (VVD) concludeert dat het een lang lopend dossier is en er zijn dan ook al vele varianten afgevallen ook binnen de bestaande bak. Inmiddels ligt de Uithoflijn er al vijftien jaar maar zijn de A12, A27 en de NRU nog steeds niet aangepakt. Niets doen is geen optie. In het belang van Utrecht moeten er maatregelen genomen worden op de Ring. Voor de VVD staat voorop dat de capaciteit omhoog moet en verkeersveiligheid beter moet. Voor de VVD was het tracébesluit goed maar zij zagen ook risico's. De vraag voor de VVD is of er nog een aannemer te vinden is die het risico op zich wil nemen. De VVD ziet ook het jarenlange verzet tegen de verbreding maar zij wil ook snelheid in het project. De capaciteit op de A27 gaat al omhoog en de files worden steeds knellender. De VVD kan zich ook vinden in het alternatief en zij hoopt dat er snelheid gemaakt wordt met het project want wat de fractie betreft kan er niet langer gewacht worden met de aanpak van de A12, A27 en de NRU. De wethouder wordt gevraagd of zij het tijdspad kan aangeven als de minister hiervoor kiest. De VVD is ook benieuwd hoe de minister kijkt naar de vele aannames die in het alternatief staan zoals de afname door meer gebruik van openbaar vervoer, meer fietsverbindingen of het effect van het bespottelijke plan om overal betaald parkeren in te voeren. De VVD is namelijk van mening dat het effect daarvan tegen gaat vallen. Daarnaast zijn ook de investeringen voor de fiets en het ov onzeker en de wethouder wordt gevraagd wanneer de minister hierop gaat reageren.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wil duidelijk maken dat zij niet tegen het alternatief zijn. Rijnenburg is altijd genoemd als een onderdeel van dit alternatief. De heer Bosch vraagt of dit voor de VVD ook nog steeds een vaststaand feit is.

De heer **De Pagter** (VVD) geeft aan dat Rijnenburg nog steeds belangrijk is.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt dit geen antwoord. In het regeerakkoord staat duidelijk een connectie met Rijnenburg en de vraag is of dit voor de VVD nog steeds staat als een paal boven water.

De heer **De Pagter** (VVD) zegt dat het antwoord ja is.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de heer De Pagter ook heeft gezien dat het alternatief ook nieuwe woonlocaties mogelijk maakt en het dus ook belangrijk is dat er snelheid gemaakt wordt.

De heer **De Pagter** (VVD) vindt dat er op dit vlak geen verschil is met het tracébesluit.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) wil weten of de heer De Pagter ook ziet dat dit alternatief wel een uitbreiding van de bak mogelijk maakt.

De heer **De Pagter** (VVD) vindt het alternatief ook goed, voor de VVD moet er echt snelheid gemaakt worden, dat is het allerbelangrijkste. Voor de VVD is er een belangrijk voorwaarde aan de steun voor het alternatief, dat is namelijk de NRU; zij hopen snel op resultaat en als het kan met drie onderdoorgangen en twee keer 80 kilometer per uur. De VVD ziet niet dat er op de A12 maatregelen zijn gewijzigd en hij vraagt of de wethouder het met hem eens is dat daar zo snel mogelijk een schop de grond in moet. Tevens wordt de wethouder gevraagd om bij de minister ervoor te pleiten om deze twee projecten op te knippen. Bij het tracébesluit is een inventarisatie gemaakt over de bomen rondom het project en de VVD is wel benieuwd hoe dit bij het alternatief is en of hier al iets over gezegd kan worden. De wethouder wordt ook gevraagd nog iets te zeggen

over de geluidsoverlast omdat dit bij het alternatief nog onduidelijk is. Ook het dak over de A27 is verdwenen en dat zorgde ook nog eens voor extra groen.

5 De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de VVD zijn idee onderschrijft wanneer het aankomt op de snelheid dat de nieuwe variant met verlagingen tussen de kruisingen een goed en goedkoper alternatief is en de doorstroming vergroot.

10 De heer **De Pagter** (VVD) wil dat niet omdat dit een geheel nieuw plan is. De VVD is eerder van mening dat er gekeken moet worden naar het niet aanleggen van een van de onderdoorgangen.

15 De heer **Talhaoui** (PvdA) vindt het goed dat het alternatief er ligt en dat het bos blijft bestaan. Hij roept ook op tot het versnellen van de besluitvorming. Als stad zijn zij al heel lang bezig om de verbreding van de A27 te voorkomen en daarbij wil hij nogmaals benadrukken dat de PvdA daartegen is. Het alternatief heeft als doel een goede bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid maar ook het bijdragen aan de stikstofproblematiek en hier staat de PvdA ook achter.

De heer **Usta** (DENK) vraagt in welke zin het bijdraagt aan de stikstofproblematiek.

20 De heer **Talhaoui** (PvdA) legt uit dat het plan minder verkeer aantrekt en meer doorstroming omdat er met alternatieven wordt gewerkt. De heer Talhaoui constateert dat de P+R aan de Uithof niet optimaal wordt gebruikt. In april is er een pilot met de tram en hij vraagt de wethouder of zij het gebruik van deze P+R kan stimuleren.

25 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) twijfelt aan het realisme van het plan en hij vraagt of de heer Talhaoui geen problemen ziet in het plan of dat hij de genoemde problemen erkent.

30 De heer **Talhaoui** (PvdA) deelt de mening dat het plan bestaat uit aannames maar dat gold ook voor het tracébesluit. De heer Talhaoui vindt deze realistischer dan die in het tracébesluit; daar bovenop zijn de kosten lager.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) is van mening dat de kosten niet volledig zijn.

35 De heer **Talhaoui** (PvdA) vindt het een vergelijking waarbij het tracébesluit 2,1 miljoen kost en daarvan is zeker dat er extra kosten bij komen en het alternatief kost 1,6 miljoen en daar zijn het aannames of vermoedens.

40 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan dat de pilot met de tram heel erg gericht is op de wedstrijden van FC Utrecht maar volgens hem is daar veel meer winst te behalen en hij vraagt dan ook aan de heer Talhaoui of hij deze mening deelt.

De heer **Talhaoui** (PvdA) deelt die mening en dat is inderdaad ook de reden waarom hij het aanhaalt.

45 De heer **Usta** (DENK) is van mening dat de voertuigen aan zouden moeten komen op hun bestemming en daarvoor gaan zij dan een andere route kiezen. Hij vraagt de heer Talhaoui of hij dan mag concluderen dat er dan een verschuiving plaatsvindt en het geen oplossing is van het stikstofprobleem.

50 De heer **Talhaoui** (PvdA) wil dat er gekeken wordt naar een andere manier van op je bestemming komen.

De heer **Usta** (DENK) is van mening dat alternatieven op dit moment tekortschieten.

55 Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zou het alternatief graag HARU willen noemen omdat dit in het Japans 'geboren in de lente' betekent. Het CDA wil graag een alternatief binnen de bak. Ook zij zien dat er veel werk is verzet. Het CDA is van mening dat de commissie er wel kritisch op moet zijn. Het CDA is ook wel benieuwd naar de stappen die zijn gezet en hoe er nog meer snelheid gemaakt kan worden en sluit daarbij aan bij D66 en de VVD. Het verlagen van de snelheid en het lange weefvak vinden zij ook goede maatregelen maar zij vinden ook dat er niet getornd moet worden

60

aan de goede veiligheidsmaatregelen die er al zijn, zoals de fly-over. Mevrouw Zwinkels kan zich enigszins vinden in de opmerking van UtrechtNu! en zij is van mening dat de eigen voordelen niet heel groot gemaakt moeten worden ten opzichte van het tracébesluit. De opmerkingen over de NRU en het investeren in het ov zijn opmerkingen waar het CDA zich bij kan aansluiten. Dit zijn zaken waar ook de kosten van meegenomen moeten worden. Mevrouw Zwinkels gelooft wel dat het goedkoper kan dan het tracébesluit. Het CDA wil verder wel vasthouden aan de koppeling die gemaakt is met Rijnenburg. Het CDA is van mening dat er wel een verschuiving kan ontstaan en dat daarmee de druk op het lokale wegennet wel kan toenemen en zij vraagt de wethouder hoe dit goed ondervangen kan worden. Het CDA steunt de brede welvaart en zij vindt het goed dat dit verder uitgewerkt wordt. Tot slot ziet het CDA ook een nieuwe realiteit bij de politiek op landelijk niveau. Zij wil er met de andere partijen voor zorgen dat dit alternatief realistisch en haalbaar is.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) is van mening dat minder auto's en asfalt de enige oplossing is om Amelisweerd en de gezondheid van inwoners te sparen. Voor PvdD zijn alleen pijler 1 en 2 een goede keuze, meer auto's door de stad en meer asfalt bij de NRU helpt niemand. Pijler 3 is daarom geen goed idee. Het alternatieve plan ligt bij de minister en hierdoor is het voor de PvdD niet geheel duidelijk wat zij vanuit de commissie nog mee kunnen geven. De PvdD vraagt of de wethouder de mening deelt en de voorkeur bij pijler 1 en 2 wil houden.

De heer **Talhaoui** (PvdA) hoorde de PvdD zeggen dat er meer verkeer op de NRU zou komen terwijl er juist in het plan staat dat er minder verkeer op de NRU komt. De heer Talhaoui wil weten op basis van welke informatie de PvdD dit zegt.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) geeft aan dat dit in pijler 3 zit waarbij aangegeven wordt dat het bestaande wegennet beter benut moet worden en dat daarbij de NRU en de Waterlinieweg aangewezen worden als alternatief voor de A27.

De heer **Talhaoui** (PvdA) heeft niet gelezen dat daardoor meer verkeer zou komen maar juist een betere doorstroming.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) zegt dat, als dat zo zou zijn, dit dan best oké zou zijn. Zoals de PvdD het gelezen heeft wordt het wegennet beter benut en er ligt ook een plan de NRU te verbreden. Wanneer daar niet meer verkeer komt dan zou verbreden ook niet nodig zijn. Volgens de PvdD staan er niet alleen bomen en gezondheidsschade op het spel bij Amelisweerd maar ook bij de NRU. Vandaar dat zij het vreemd vinden dat het verbreden van de NRU als deel van de oplossing wordt gepresenteerd. Deze oplossing leidt tot meer auto's van buiten Utrecht maar ook voor meer mensen binnen Utrecht die eerder voor de auto gaan kiezen in plaats van de fiets. De vraag aan het college is waarom er gekozen wordt voor wel meer asfalt bij de NRU maar niet bij Amelisweerd. Tevens wordt gevraagd waarom de bomen bij de A27 meer waard zijn dan de bomen bij de NRU. Voor de PvdD is alles even waardevol; het kappen van de bomen voor de verbreding van de NRU is waanzin en niet iets dat zij willen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de PvdD gezien heeft dat de alternatieven er juist niet op gericht zijn meer verkeer van buiten de regio te trekken maar dat deze het doel hebben om het verkeer uit de stad te halen en om de stad heen te leiden.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) zou dat steunen maar het onderzoek laat ook zien dat er inwoners van Utrecht zijn die voor de auto gaan kiezen wanneer de NRU wordt verbreed terwijl zij nu op de fiets zitten. Daarnaast wordt de NRU gebruikt om mensen van buiten Utrecht die ook buiten Utrecht moeten zijn, langs Overvecht te leiden. Dan vraagt de PvdD zich af wiens probleem er opgelost wordt. De PvdD vraagt de wethouder toe te zeggen ook te onderzoeken, voor elke variant van de NRU, hoeveel bomen er gekapt moeten worden. Tevens een vraag aan de wethouder dat wanneer een plan te veel bomen kost, het dan al niet uitvoerbaar wordt benoemd.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt wat de PvdD vindt van het plan om de A27 niet te verbreden maar om het dak wel aan te leggen en dat daar dan bomen op komen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vindt dit een interessante gedachte. Het dak was voor de PvdD ook ingewikkeld omdat het ook landde in het Markiezenbos en dat daarmee meer recreatie zou komen op een vrij afgelegen stukje natuur. Technisch gezien kun je geen bomen op het dak laten

groeien. Mevrouw Sasbrink vindt het wel een mooie gedachte van de heer Bosch. Wanneer de recreatieve functie zou vervallen zou het helemaal een aantrekkelijk idee zijn. Mevrouw Sasbrink vraagt de wethouder of het gereserveerde bedrag nog wel voldoende is. De PvdD vraagt zich af waarom er zoveel geld uitgegeven moet worden aan een plan dat de gezondheid, ecologie en de bomen aantast. Deze gereserveerde investering kan immers elders goed gebruikt worden en mevrouw Sasbrink wil hier graag een reactie van de wethouder op. Met de twee faunapassages is de PvdD erg blij want daarmee wordt de oversteekbaarheid verbeterd. Wanneer werkzaamheden zorgvuldiger worden ingepland en werkruimte niet te koste gaat van bomen dan kan er aan de doorstroming nog best wel wat gedaan worden op het bestaande vlak, denk aan het versmallen van rijstroken wat leidt tot meer groen en betere afwatering. De PvdD vraagt de wethouder waarom er bij de NRU niet ook gekeken wordt naar wat er gedaan kan worden binnen het huidige asfaltvlak terwijl dit bij de A27 wel gedaan wordt. Wat de NRU betreft begrijpt de PvdD niet waarom men enthousiast is over het verbreden van de wegen ten koste van duizend bomen. De PvdD wil antwoord op de vragen waarom de bomen en gezondheid in Oost meer waard zijn dan in Overvecht en waar deze bomendiscriminatie vandaan komt.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) spreekt de waardering uit voor het harde werk dat heeft geleid tot het alternatief besluit dat hier nu voor ligt. Student&Starter is tegen de verbreding van de A27 bij Amelisweerd en zij steunen de hoogleraren. Voor Student&Starter is het verbeteren van het alternatief voor de auto cruciaal want hierdoor kan in combinatie met het spitsmijden en de aangekondigde verbeteringen aantoonbaar impact gemaakt worden. Als tweede noemt hij het vergroten van de capaciteit op essentiële punten zoals knooppunt Rijsweerd en Lunetten, evenals de bestaande A27. Binnen de bestaande bak kunnen er rijstroken worden toegevoegd en de snelheid verlaagd. De derde pijler is het beter benutten van het hoofdwegennet en daar hoort het opwaarderen van de NRU bij. Dit is voor Student&Starter ook essentieel omdat het plan anders geen kans van slagen heeft. Tot slot laat de berekening zien dat de uitvoering van het alternatief minder geld kost en het is dan ook een welkom alternatief waarvan Student&Starter hoopt dat het Rijk dit zal omarmen.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de benaming van Student&Starter over het opwaarderen van de NRU niet een verkeerde term is. Hiermee wordt vooral geprobeerd het verkeer uit de stad naar de NRU te halen.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) geeft aan dat dit dan niet de juiste bewoording is geweest en dat hij bedoelt dat het alternatief de beste kans van slagen heeft.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt waar het geld voor het opwaarderen van de NRU vandaan komt.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) vindt dat dit mobiliteitsprojecten zijn die worden ingepland en die hoeven volgens Student&Starter niet onder dit plan meegerekend te worden.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vroeg dit niet en wil weten waar de gemeente Utrecht het geld voor hun deel van het plan vandaan haalt.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) is van mening dat dit voor een groot deel uit cofinanciering van de provincie komt.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) stelt een vervolgvraag waar de provincie dan dat geld vandaan haalt.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) gaat hier graag het gesprek over aan tijdens de voorjaarsnota.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) heeft altijd alles op alles gezet om de verbreding van de A27 tegen te houden en dat is nu gelukt door een alternatief aan te bieden en hij spreekt de waardering uit voor de energie die erin gestoken is. Hij spreekt ook waardering uit voor de breedte die is onderzocht waardoor er een volwaardig alternatief voorligt. De reden dat de ChristenUnie tegen is heeft ermee te maken dat zij van mening zijn dat wanneer je meer asfalt aanlegt er ook meer auto's komen. Wat de ChristenUnie betreft moet je investeren in wat je wil aantrekken en dat zijn dus de alternatieven. In het alternatieve plan wordt er een rijtje opgesomd met de alternatieve

modaliteiten die er gestimuleerd kunnen worden. Dit laat ook zien wat je met dit geld allemaal kunt doen.

5 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) heeft nog geen financiële onderbouwing gezien van alle dingen die genoemd zijn in het plan.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) bevestigt dat dit er inderdaad nog niet is. Het alternatief is vele malen goedkoper en de middelen worden aan belangrijke zaken besteed.

10 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) snapt dat de ChristenUnie dat vindt maar om te doen alsof het al in kunnen en kruiken is, vindt de heer Bosch onrealistisch. Het geld is er niet voor alle dingen die worden benoemd; daarnaast wordt er gezegd dat het goedkoper is maar dat wil nog niet zeggen dat het geld er meteen is en hij vraagt of de ChristenUnie die mening deelt.

15 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) zegt niet dat het er al ligt maar is wel van mening dat er nu een veel beter plan ligt dat minder kosten met zich meebrengt en waarbij de gelden beter besteed worden.

20 Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) wil het plan van harte ondersteunen. EenUtrecht wil van de wethouder weten of het mogelijk is om het geld dat wordt vrijgespeeld besteed kan worden aan het verdiept aanleggen van de kruisingen bij de NRU om voor zo min mogelijk overlast te zorgen.

25 De heer **Usta** (DENK) vindt Utrecht een mooie groeiende stad met uitdagingen en is blij met het besluit om de gehele bak te benutten waardoor schaarse ruimte bespaard blijft. DENK deelt niet de opvatting dat de verlaging van de snelheid zal bijdragen aan de verkeersveiligheid. De meeste ongevallen worden namelijk niet veroorzaakt door snelheid maar door onoplettendheid. Het verlagen van de snelheid draagt volgens DENK alleen bij aan vertragingen.

30 De heer **Dekkers** (GroenLinks) benadrukt dat het verlagen van de snelheid bijdraagt aan een betere doorstroming en hij vraagt de heer Usta of dit niet een mooi voordeel is.

De heer **Usta** (DENK) is van mening dat het in de praktijk anders blijkt te zijn.

35 Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt waar DENK dit op baseert omdat er is aangetoond dat er dan meer verkeer doorheen kan.

40 De heer **Usta** (DENK) vindt deze onderzoeken niet zo krachtig en de signalen zijn anders in de praktijk en daar houdt DENK zich aan vast. Deze maatregel wordt beschouwd als ineffectief en de fractie verzoekt de wethouder om alternatieven te verkennen om de verkeersveiligheid te vergroten. De heer Usta staat dagelijks vast op de NRU en is van mening dat hier echt iets moet gebeuren en dat moet niet averechts werken. DENK kijkt uit naar het beter functioneren van de NRU.

45 De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vindt het opvallend dat er aandacht besteed wordt aan de A27 terwijl het alternatief is gebaseerd op het wel of niet slagen van de NRU. In een motie van 15 november 2017 is er in de provincie al besloten dat de weg wordt aangelegd en in een motie van 2019 is vastgelegd dat er voortvarend gewerkt gaat worden aan de realisering van de weg. Het zal makkelijker zijn akkoord te gaan met de voorstellen wanneer blijkt dat de NRU een succes is. Zelfs de hoogleraren durven geen uitspraak te doen waardoor er onzekerheid blijft. De financiën zijn niet de grootste factor want zowel de gemeente als de provincie heeft geld gereserveerd maar het geld van het Rijk is gepauzeerd. Hiermee is er een vrijkaart gegeven aan het Rijk waardoor het de kracht heeft. De heer Nyqvist is te weten gekomen dat er eind van deze maand een gesprek gepland staat tussen de minister en een gedeputeerde over mobiliteit in de provincie Utrecht waaronder de NRU. De druk vanuit Amsterdam voor de Noord/Zuidlijn, vanuit Rotterdam voor de verlenging van de metro en de druk vanuit Den Haag voor een aantal tramlijnen maakt dat de druk van Utrecht gering moet worden geacht volgens de heer Nyqvist. De heer Nyqvist wil weten of de wethouder bij dit gesprek aanwezig is en zo ja, wat het gesprek moet gaan brengen. En als het nee is, waarom niet. Het is duidelijk dat het een oneigenlijke discussie betreft zolang er geen duidelijkheid is over de NRU; dan kunnen er verder geen keuzes gemaakt worden. De heer Nyqvist hoopt dat het gesprek ertoe leidt dat er voortvarend begonnen kan worden met aanleg van

60

de NRU. Bovendien moet dit op een kwalitatieve hoogwaardige manier gebeuren omdat de heer Nyqvist ervan uitgaat dat er met het Alternatieve tracébesluit 600 miljoen marge overblijft.

De voorzitter geeft aan dat daarmee alle agenderende en aanwezige partijen hun inbreng hebben gedaan. Horizon had ook mee geagendeerd maar is niet aanwezig.

Mevrouw **Nederhand** (Volt) had niet mee geagendeerd en heeft dan ook geen bijdrage.

Schorsing voor vijf minuten

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt het een bijzondere kans die ze gekregen hebben om over een alternatief plan voor een rijksweg na te denken. De wethouder vindt het een mooie kans om de gedachten over mobiliteit te kunnen verwerken. De wethouder is trots op het alternatief en daar is in de regio ook veel steun voor. De wethouder deelt de volgorde van haar beantwoording mee. Het is zeker denkbaar dat er varianten worden uitgewerkt, daar ligt echter het initiatief voor bij het Rijk. De gemeente wacht het gesprek af met het Rijk en geeft daarbij ook aan dat dit het enige alternatief is maar dat dit langs een aantal logische lijnen is opgezet. Het bredere wegennet gaat niet alleen over de NRU. De gedachte was altijd dat wanneer er minder capaciteit was op het snelwegennet, er dan meer verkeer op het onderliggende wegennet komt. Nu blijkt dat het tegenovergestelde het geval is. Hoe het nu is gepositioneerd, is dat door middel van goed verkeersmanagement het juiste verkeer op de juiste locaties terechtkomt. Over het losknippen van de projecten en het plaatsen van de geluidsschermen op de A12 moet de wethouder zeggen dat dit nog niet het niveau is waar het gesprek over gaat. De wethouder kan de gedachte begrijpen omdat er ook al eerder gesprekken over zijn gevoerd met Rijkswaterstaat. Dat is geprobeerd maar dat was echt niet mogelijk. Wanneer de gesprekken met de rijksoverheid worden vervolgd kan dit mogelijk verder onderzocht worden. Dan het effect op het aantal bomen, daarvan kan de wethouder zeggen dat een groot aantal dingen ook zijn overgenomen vanuit het tracébesluit. Het grootste verschil ligt bij Amelisweerd waar de bak ongemoeid gelaten wordt en vele andere delen zijn vergelijkbaar. De vraag over de tram in het weekend laten rijden is ook de ambitie van de provincie. Uit doorrekening blijkt wel dat het aantal reizigers dat daar in het weekend gebruik van maakt ook in de bus zou passen. De 80 kilometer per uur is een pijler onder het plan omdat je alleen dan de rijstroken kunt versmallen om meer rijbanen kwijt te kunnen. Het klopt wat de heer Dekkers heeft gezegd dat het verlagen van de snelheid goed is voor de doorstroming. En het zorgt voor een betere verkeersveiligheid omdat de impact kleiner is wanneer er iets zou gebeuren. De wethouder kan aangeven dat alle investeringskosten in het plan zijn opgenomen. Dit geldt voor de fietsmaatregelen alsook alle ov-maatregelen zowel op het spoor als voor de bus. De gedachte dat de financiën enkel over de Ring Utrecht gaan is niet juist. Het is wel zo dat er niet nog allerlei kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie in zitten.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt het bijzonder dat een gedeputeerde daar een ander antwoord op gaf. De heer Bosch vraagt of het klopt dat de kosten voor het uitbreiden van het ov niet in de kostenberekening zitten.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat de investeringskosten er wel in zitten maar de beheer-, onderhouds-, en exploitatiekosten zitten er niet in.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de wethouder onderschrijft dat de verkeersveiligheid ook bij andere alternatieve plannen erg belangrijk is.

Wethouder **Van Hooijdonk** onderschrijft dit zeker en ook hoe veiliger hoe beter. Wat betreft de vragen of kostenbesparing in een ander traject geïnvesteerd kan worden geeft de wethouder aan dat er waarschijnlijk geen budget overblijft. Op dit moment kan het alternatief betaald worden vanuit de gereserveerde middelen. Het tracébesluit is duurder geworden en wanneer dat op dit moment uitgevoerd zou worden dan zou er geld bij moeten. Door te kiezen voor het alternatief wordt er eerder een financieel probleem voorkomen. Stel dat er wel kosten overblijven dan gaat de wethouder mee met EenUtrecht om dit bij de NRU te betrekken omdat daar nog naar financiële middelen gezocht moet worden. Rijnenburg is op dit moment financieel nog niet betrokken in de regio. Wel is Rijnenburg in de ontwikkeling betrokken als randvoorwaarde om de regio in beweging te houden. Voor de verdere ontwikkeling zijn nog wel meer zaken nodig.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) snapt dat het geld niet op de plank ligt. Het CDA zou graag het verschil willen claimen om dat ter beschikking te stellen voor de NRU en Rijnenburg.

5 Wethouder **Van Hooijdonk** denkt dat er geen middelen te verdelen vallen en het plan ligt al in Den Haag. De NRU staat op één wanneer er geld overblijft. Bij Rijnenburg zijn nog veel meer zaken uit te werken; daar loopt nu een MIRT-onderzoek en ook dat kan niet zonder het Rijk.

10 Mevrouw **Zwinkels** (CDA) wil de wethouder de suggestie meegeven om in de volgende gesprekken ook Rijnenburg onderdeel van het gesprek te maken, wetende dat Rijnenburg ook nog een financiële opgave gaat worden. Mevrouw Zwinkels wil hier graag een toezegging op van de wethouder.

15 Wethouder **Van Hooijdonk** zit al in de besprekingen met het Rijk over Rijnenburg. Het is niet voor de hand liggend om al de link met Rijnenburg te leggen en daar liggen echt al wel gesprekken. Dat de druk op het onderliggend wegnnet niet toeneemt is voor meerdere partijen moeilijk te begrijpen. Het heeft te maken met het feit dat het grootste deel van het verkeer op het tracébesluit wordt veroorzaakt door het tracébesluit zelf. Wanneer de weg niet verbreed wordt, ontstaat de vraag naar extra capaciteit ook niet. Het is geen natuurwet maar hoe minder asfalt er wordt aangeboden, hoe minder mensen er de weg op gaan.

20 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) concludeert dat er dagelijks toch een file staat in dat gebied.

Wethouder **Van Hooijdonk** geeft aan dat het in de spits altijd druk zal zijn.

25 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of het niet te verwachten is dat mensen voor de NRU gaan kiezen wanneer deze wordt verbeterd.

30 Wethouder **Van Hooijdonk** benadrukt dat het afhangt van de variant die er gekozen wordt want ze hebben verschillende effecten. Hoe aantrekkelijker je het maakt des te vaker de keuze gemaakt wordt voor de alternatieve route en alternatieve vervoersmiddelen blijven staan. Het alternatief scoort een klein beetje beter in het geluidsniveau; dit komt door de 80 kilometer per uur die minder geluid oplevert. De vraag hoe het verder gaat, is ingewikkeld omdat het Rijk wegbeheerder is en het bevoegd gezag. Het is afwachten hoe het gaat in Den Haag met het demissionaire kabinet. Wat er nu gedaan wordt, is dat er gewed wordt op meerdere paarden. Het gesprek met het ministerie wordt vervolgd om elkaar beter te begrijpen alsook het alternatief. Er zijn ook gesprekken met de minister en de Kamerleden. Vol interesse worden ook de formaties gevolgd en daarna zal er weer een nieuwe fase volgen.

40 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) merkt op dat betalen naar gebruik een van de pijlers is van het alternatief. Hij vraagt de wethouder of het alternatief af zou vallen wanneer dit landelijk wegvalt.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** heeft het alternatief doorgerekend met de formule van het kabinet maar de andere scenario's zijn ook doorgerekend. Zelfs zonder betalen naar gebruik is het nog steeds een beter voorstel dan het tracébesluit. Voor Den Haag zijn de kosten belangrijk omdat er een groot financieel probleem is vanwege het onderhoud dat gedaan moet worden. De risico's spelen ook een rol en daarbij is het tracébesluit een groot technisch civiel project waar veel mis kan gaan. Wanneer er een reactie van de minister komt, is niet vastgezet in de afspraken. Het tijdspad zal tussen het tijdspad in zitten van een nieuw tracébesluit uitwerken en het huidige tracébesluit dat er al ligt om uit te voeren. Grote delen van het alternatief zijn hetzelfde maar voor de zaken die anders zijn, moeten er nog wel dingen verder uitgewerkt worden. De wethouder is niet aanwezig bij het gesprek dat heer Nyqvist aanhaalde over de Ring en de NRU. De wethouder heeft wel regelmatig overleg met de minister. De versmalling moet nog onderzocht worden omdat de provincie de formule voor haar deel verder wil doortrekken zodat er een eenduidig beeld ontstaat. En er moet gekeken worden hoe dit zich verhoudt tot de verharding en de watertoets. De geluidswerende maatregelen zijn erg ingrijpend omdat er vaak bomen gekapt moeten worden terwijl je niet weet of ze op de juiste plek staan voor later. De minder ingrijpende maatregelen zijn weer niet voor iedereen goed. Hier is dan ook nog niet de juiste balans gevonden tussen niet-ingrijpend en wel effectief en voor de ingrijpende maatregelen is onvoldoende zekerheid.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat de vraag erop gericht was om te kijken naar een aantal plekken waarbij het niet te veel bomen kost en het toch al iets oplevert voor de laagbouw.

Wethouder **Van Hooijdonk** wil wel aangeven dat er gekozen is voor stil asfalt en dat is ook winst omdat dit echt dB's scheelt. De geluidswering is wel goed bekeken maar die formule zit er echt niet in. De wethouder komt terug op waar de gemeente stond met de ARU. Dat was dat er geen vastgestelde scope was waar een passend budget bij zat. Op een gegeven moment is dat ook geconstateerd samen met de provincie en het Rijk. Toen is de insteek omgedraaid en werd het budget het uitgangspunt en dat is spoor 2 genoemd. Spoor 1 bleek toen ook niet op alle punten goed te scoren en dat kwam doordat er doorgaand verkeer werd aangetrokken en er was geen rond stikstofverhaal. Wat er nu nieuw bij is gekomen is dat het Rijk zijn geld op pauze heeft gezet. En het alternatief voor de Ring is gemaakt. Dit heeft twee effecten, daarbij hoeft je bij het alternatief minder verkeer te verwerken. En bij het tweede punt zou het onlogisch dat wanneer de Ring er is, je dit niet ook op de NRU betreft. Zolang het rijksgeld op pauze staat, is er geen geld voor een dergelijk project en hier heeft niemand invloed op. Wanneer het rijksgeld van de pauzestand zou zijn dan was er nog geen financieel sluitend verhaal. Dit houdt in dat er alsnog gekeken moet worden hoe het alternatief ontwikkeld kan worden met een sluitend budget. Wanneer het lukt om het geld bij elkaar te brengen dan gaan ze ervoor. De suggestie dat er iets anders gedaan wordt bij de NRU dan bij de Ring is niet zo. Bij de Ring wordt er geprobeerd om met hetzelfde asfalt meer banen te maken en het stukje asfalt dat er bij de verbreding van de NRU bij komt, is niet zoveel. Beide gevallen zijn er wel op gericht niet meer bestemmingsverkeer te trekken. De wethouder gaat de uitdaging graag aan om de impact op groen en bomen in beeld te brengen van alle drie de pijlers. Ze gaat dit wel aangeven als meer of minder impact. Wat betreft het voorstellen de bomen als criterium te gebruiken, dat is een politiek besluit. Het werkt niet zoals bij stikstof omdat het niet dezelfde wettelijke waarde heeft. Verder is de overweging aan de raad om er een criterium van te maken. Het budget is wat het is en er zal bij de bespreking van de voorjaarsnota ook om een stukje krediet gevraagd worden voor de kortetermijnmaatregelen. De gehele omvang van het project kan nooit uit de gemeentelijk begroting gefinancierd worden. Het is nooit overwogen het hele plan af te bestellen en dat heeft ermee te maken dat de wethouder wel ziet dat het verkeer van de toekomst een aanpassing van de weg vraagt. Wanneer de ambities zijn om Overvecht naar 30 kilometer per uur te brengen moet je ook een alternatief bieden om het verkeer om de stad heen te leiden. De gemeente probeert zoveel mogelijk de juiste zaken te communiceren, zij kan niet voorkomen dat er door anderen onwaarheden gecommuniceerd worden. De wethouder vindt het wel meevallen dat alle blikken nu op het oosten gericht zijn want alle delen van de stad zijn haar even lief en op verschillende delen van de stad lopen nu projecten. Wat betreft de fietsstraat aan de Gageldijk, daar hoopt de wethouder de commissie in het tweede kwartaal het programma van eisen voor aan te bieden. De provincie is bezig met de nieuwe ov-concessie en deze loopt tot 2035. De wethouder vindt het een interessante gedachte om de brede welvaart vaker mee te nemen, maar zou die nog wel willen doordenken op de consequentie en waar wel en waar niet. Uiterlijk in het vierde kwartaal zou de wethouder de raad hier verder in mee kunnen nemen.

Gemiste antwoorden

Er zijn geen gemiste antwoorden.

De **voorzitter** inventariseert hoe het vervolg gaat.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) heeft opgeroepen om tot een brede uitspraak te komen ter ondersteuning van het alternatief. Daarnaast wil hij kijken om een oproep te doen om het geld voor NRU uit de pauzestand te halen. Dit zouden dan moties zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is voornemens mee te doen met de motie van GroenLinks.

De **voorzitter** wil het doorgeleiden naar de raad voor vijftien minuten en dit is akkoord.

Toezeggingen

Wethouder Van Hooijdonk

- Uiterlijk in het vierde kwartaal 2024 komt de wethouder met een beschouwing op het meenemen van de brede welvaart in de afwegingen.

- Uiterlijk in het derde kwartaal komt de wethouder met een uitwerking van de impact op bomen uitgewerkt per pijler van het alternatief.

Schorsing voor een wissel

5

10. Raadsbrief nieuwe procedure opheffen parkeerplaatsen

De **voorzitter** geeft aan dat de ChristenUnie, UtrechtNu, EenUtrecht, Student&Starter, VVD, CDA, D66, DENK, GroenLinks het punt hebben geagendeerd, de brief Nieuwe procedure opheffen parkeerplaatsen voor het commissiedebat. De partijen willen in gesprek over de nieuwe procedure en de stand van zaken tot nu toe. Graag willen ze suggesties meegeven op verschillende sporen die gevolgd worden in de nieuwe procedure. Aanvullend op de algemene agendering wil de fractie van UtrechtNu! het hebben over de wenselijkheid van de nieuwe procedure voor het opheffen van parkeerplaatsen en over de alternatieven die er zouden moeten zijn. Ook wil UtrechtNu! het in het bijzonder hebben over het draagvlak in de buurt bij het opheffen van parkeerplaatsen.

Eerste termijn

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) benadrukt dat het mobiliteitsplan het doel heeft een deel van de parkeercapaciteit om te zetten naar groen, ruimte voor de fiets, ruimte om te ontmoeten en ruimte voor sport en spel. Wat de ChristenUnie betreft moet dit dan ook een fijne ruimte zijn om te verblijven en deze moet niet gedomineerd worden door geparkeerde auto's. Per jaar is de afspraak gemaakt om vijftig parkeerplekken op te heffen in de binnenstad en een half procent in de gehele stad. Deze ambitie wordt nog niet gehaald in de binnenstad. De heer Van der Graaf vraagt de wethouder hoe het kan dat er budget is maar dat toch de doelstellingen niet gehaald worden. Ook wil de heer Van der Graaf weten hoeveel plekken er in 2023 zijn ingelopen en wat de voornemens zijn om plekken in te lopen dit jaar. De ChristenUnie vraagt zich ook af hoe het breder in de stad gaat. Verder steunt zij de nieuwe procedure om in 2024 duizend plekken op te heffen. De ChristenUnie vindt het belangrijk dat er ook gekeken wordt naar de toegankelijkheid van de openbare ruimte in de derde pijler. De mogelijkheid voor het opheffen van parkeerplekken wordt breed onder de aandacht gebracht. De heer Van der Graaf vraagt de wethouder of dit ook betekent dat er ruimte is voor ontwikkelaars en ambtenaren om iets te doen aan de parkeernormen en of de wethouder bereid is de ruimtelijke voorstellen die richting de raad komen ook te rapporteren over hoe deze bijdragen aan het opheffen van parkeerplaatsen. Op de nieuwe onlinepagina is het juist goed dat bewoners gewezen worden op het feit dat parkeerplekken gebruikt kunnen worden om te vergroenen. Wat betreft spoor 5 is de ChristenUnie van mening dat daar waar een overschot is aan parkeerplaatsen, dit overschot zo snel mogelijk moet worden opgeheven. Dit is helemaal zonde van de ruimte en hier zou budget voor moeten zijn.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of de ChristenUnie kan erkennen dat een overschot op een doordeweekse dag kan ontstaan maar dat daar in het weekend mensen komen voor de sportclub.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vindt het om die reden ook belangrijk dat de parkeerdrukmeting goed wordt uitgevoerd op verschillende dagen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of de heer Van der Graaf zich ook in kan denken dat er bij een kerk ook enkel op zondag alleen veel mensen komen en de rest van de week staan daar ook de parkeerplaatsen leeg.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) benadrukt dat er bij een kerk ook doordeweeks mensen komen. Tegelijkertijd is het van belang de parkeerdruk op verschillende momenten te meten. De heer Van der Graaf gaf al aan dat er budget is en hij vraagt zich dan ook af waarom het budget niet ingezet wordt op plekken met een overschot. Wat de ChristenUnie betreft kan dat ook heel laagdrempelig door groen beschikbaar te stellen zodat er ruimte is voor initiatieven in de buurt. De heer Van der Graaf vraagt hoe de wethouder dit ziet.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) gaat het gezien de tijd houden op het feit dat het afschalen van parkeerplaatsen wat UtrechtNu! betreft altijd middels een draagvlakmeting dient te gebeuren. Wanneer dit niet gebeurt dan zullen zij met moties komen.

- 5 De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of de heer Bosch het ermee eens is dat het opheffen van de parkeerdrukmeting niet voldoende is en welke procedure de heer Bosch hier zou voorstellen.

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vindt de parkeerdrukmeting zelf niet voldoende en vindt ook dat inwoners gaan over hun eigen omgeving en dat zij moeten kunnen beslissen of en wanneer er parkeerplaatsen worden opgeheven. Dit vraagt om een draagvlakmeting.

10

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) heeft een punt van orde en deelt mee dat hij naar een andere vergadering moet en wordt overgenomen.

15

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) vindt het interessant wat UtrechtNu! inbrengt en zij wil hierop doorgaan. EenUtrecht is van mening dat het opheffen van parkeerplaatsen helemaal anders moet. Dit moet wat hen betreft meer gericht worden op buurten. Iedere buurt heeft andere behoeften over het aantal parkeerplaatsen en dus ook een andere behoefte over het opheffen van parkeerplaatsen. Er moet een balans komen tussen waar het kan om parkeerplaatsen op te heffen en waar de gelegenheid zich voordoet. Daarnaast zijn er veel informele parkeerplekken. Hier moet een beter beeld van komen en deze plekken kunnen van de officiële aantallen afwijken. Mevrouw O'Connor vraagt de wethouder of hier onderzoek naar gedaan kan worden en of dit dan meegenomen kan worden in de afwegingen alsook in het aantal op te heffen plaatsen. EenUtrecht is zeker voor het opheffen van parkeerplaatsen daar waar het gewenst is. Zelf woont mevrouw O'Connor in de binnenstad en daar is een huisgenoot al een tijd tevergeefs bezig om een plek opgeheven te krijgen. In hun straat zijn er genoeg parkeerplaatsen maar de plaatsen voor fietsen zijn minimaal. Nu is de aanvraag afgewezen vanwege de halfprocentregeling. De wethouder wordt gevraagd waarom de aanvraag niet meegenomen kan worden naar het volgende jaar want nu moet er opnieuw een aanvraag worden ingediend. Hoewel de betrokkenen in de straat het ermee eens zijn, is er nog steeds geen definitief besluit. Dit is jammer want dit soort situaties zijn een kans voor de stad. Dit soort maatwerk moet eenvoudiger gemaakt worden en mevrouw O'Connor vraagt om een toelichting van de wethouder op hoe dit heeft kunnen gebeuren en hoe dit soort situaties voorkomen kunnen worden. Wat betreft de toetsing voor toegankelijkheid wil EenUtrecht een vergelijkbare regeling als voor gehandicapten voor mantelzorgers en zij vraagt of de wethouder het daarmee eens is. EenUtrecht wil graag meedenken en komt daarom na de zomer met een nieuw voorstel opheffen parkeerplaatsen. Hierbij gaan zij kijken naar alle wijken en de parkeerbehoeften. EenUtrecht denkt hiermee de parkeerbehoefte te behalen en dan zijn de bewoners ook tevreden.

20

25

30

35

40

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of per wijk de parkeerbehoefte wordt bepaald.

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) geeft aan dat zij daar hun best voor gaan doen en zij zullen binnenkort ook met technische vragen komen.

45

De heer **Van Steeg** (CDA) vraagt of dan de behoefte niet weggenomen wordt bij de bewoners om het zelf te gaan bepalen en of dit past bij de boodschap die EenUtrecht uitdraagt.

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) legt uit dat zij hier nog heel veel tijd in gaan steken samen met de bewoners en dat zij er later op terugkomt.

50

De heer **Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat het vooral gaat om het feit dat het initiatief bij de bewoners ligt. De heer Dekkers vraagt waarom EenUtrecht vindt dat de procedure anders moet.

55

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) legt uit dat de procedure geldt voor de hele stad en EenUtrecht is van mening dat er per wijk andere behoeftes zijn.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of dit al niet gedaan wordt door de parkeerdruk als norm te hanteren.

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) denkt van niet omdat de behoefte in de binnenstad groter is dan in andere wijken.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) geeft aan dat het zijn laatste bijdrage is voor deze commissie en de laatste als woordvoerder voor Student&Starter. Student&Starter vindt het een mooi gegeven dat er parkeerplaatsen worden opgeheven. De parkeerplaatsen worden niet zomaar opgeheven want er moet eerst voldaan worden aan de toets. Daarna komt de menukaart naar voren waarbij mensen kunnen kiezen voor de invulling. Deze opties zouden worden aangeboden en dit mist Student&Starter nog af en toe. De wethouder wordt gevraagd erop toe te zien dat dit op de website duidelijker onder de aandacht gebracht wordt. Student&Starter heeft al langer de plannen om het Janskerkhof autovrij te maken omdat er te weinig pleinen van formaat zijn. Al in 2019 maakte Student&Starter plannen om het plein autovrij te maken. Het is zonde om de ruimte van zo'n plein te gebruiken voor auto's. De wethouder wordt gevraagd wat de vorderingen zijn in het autovrij maken van het Janskerkhof en of zij een tipje van de sluier kan oplichten voor een mogelijke herinrichting. Student&Starter wil samen kijken naar een groenere stad waar iedereen trots op is en daarbij kan verandering geen kwaad.

De **voorzitter** bedankt de heer Van den Enk voor de bijdrage en wenst hem alle goeds toe.

De heer **De Pagter** (VVD) vindt het opheffen van parkeerplaatsen geen doel op zich. Daarbij heeft de gemeente een rol om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Wat de VVD betreft kan opheffen alleen wanneer daar draagvlak voor is en als het aantoonbaar is dat er op alle momenten in de week plekken leegstaan. De VVD is ook benieuwd hoe de wethouder het overschot gaat meten. De VVD wil van de wethouder ook weten hoe zij bij de meting rekening gaat houden met parkeerplaatsen die nog niet zijn gerealiseerd. Voorwaarde voor de VVD is ook dat de alternatieven op orde zijn en ook hiervan willen zij een reactie van de wethouder.

De heer **Van Steeg** (CDA) stelt dat er al veel gezegd is waar zij het mee eens zijn. Allereerst is het een plan dat geld kost waarbij het CDA zich afvraagt of dit het onderwerp is dat de meeste prioriteit verdient. Het CDA is niet tegen het opheffen van parkeerplaatsen, zeker ook niet in de binnenstad. Het CDA deelt de mening dat het in de andere wijken moet komen vanuit de inwoners zelf en dan is het doel op zich niet nodig. De bewoners moet bij initiatieven de mogelijkheid geboden worden dit te ondernemen.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) vraagt of het opheffen van plekken in de binnenstad wel kan wanneer dit op initiatief is van de bewoners.

De heer **Van Steeg** (CDA) zou het eerder in de binnenstad doen en niet in de wijken. Het CDA zou er liever een ambitie van maken en geen doel.

De heer **Koning** (D66) geeft aan de heer Vasters te vervangen. D66 steunt de ambitie om het aantal parkeerplaatsen geleidelijk te verlagen. De aanpak met vijf sporen is evenwichtig en er wordt op een effectieve manier gebruikgemaakt van de input van bewoners. In het bijzonder is D66 te spreken over het onlineloket. Ook D66 heeft meermaals gepleit voor de menukaart waarbij inwoners kunnen kiezen hoe zij de vrijgekomen plekken willen invullen. D66 wil de toezegging van de wethouder dat tijdelijk groen als begin van een draagvlakmeting kan worden uitgedragen door de gemeente. Dit zorgt er volgens D66 voor dat de bereidheid toeneemt in de wijk. De wethouder wordt gevraagd of zij daarmee aan de slag wil gaan en of zij daar ook de voordelen van ziet.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) is benieuwd naar de menukaart en of de heer Koning vindt dat deze al op orde is.

De heer **Koning** (D66) herkent het niet dat de mogelijkheden voor fietsen stallen er niet in zouden staan. Deze worden op de site wel aangeboden.

De heer **Van den Enk** (Student&Starter) legt uit dat de optie voor verblijf ook een heel groot onderdeel was en die mist Student&Starter. De vraag is of de heer Koning die ook mist.

De heer **Koning** (D66) snapt het wel want dan gaat het over bankjes en de mogelijkheden om te zitten in de openbare ruimte. De heer Koning is ook benieuwd naar de reactie hierover. D66 kijkt

in het plan naar het verminderen van parkeerplaatsen maar er zijn ook plekken waar juist meer parkeerplaatsen nodig zijn. Over de gehele linie kan er ook een verschuiving wenselijk zijn en hierop wil de heer Koning ook een reactie van de wethouder.

5 De heer **Usta** (DENK) maakt zich zorgen over het verdwijnen van de parkeerplaatsen. Ondanks de ambitie lijkt het een bescheiden aantal maar in de praktijk leidt dit tot het opheffen van duizend plaatsen per jaar. Gezien de verwachte groei lijkt dit beleid ondoordacht en leidt dit tot een aanzienlijke toename van de behoefte in parkeerplaatsen. Dit betekent dat er onnodig kosten worden gemaakt. DENK wil benadrukken zij niet wil dat er iemand gedwongen wordt afstand te
10 doen van zijn voertuig. DENK verzoekt een collegeonderzoek te doen naar de verwachte groei en de daarbij horende behoefte aan parkeerplaatsen.

De heer **Koning** (D66) werd op dit punt gerustgesteld bij het lezen dat er niet actief vergunningen worden opgezegd maar dat bij afloop de vergunning niet wordt verlengd. De heer Koning vraagt of
15 de heer Usta dit ook zo ziet.

De heer **Usta** (DENK) begrijpt niet hoe de vraag terugslaat op de bijdrage.

De heer **Koning** (D66) verduidelijkt dat het leek alsof mensen gedwongen werden om de vergunning op te geven maar daar blijkt geen sprake van te zijn.
20

De heer **Usta** (DENK) had het niet over het gedwongen afstaan van vergunningen. Het ging over het verdwijnen van parkeerplaatsen die noodzakelijk zijn in de toekomst. Wat DENK betreft zouden de parkeerplaatsen behouden moeten blijven of zelf worden toegevoegd.
25

De **voorzitter** geeft aan dat er geprobeerd wordt dit punt af te ronden voor het avondreces.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) verduidelijkt dat een belangrijk doel van het parkeerbeleid is om minder stilstaande auto's te krijgen en meer ruimte voor spelen, lopen, fietsen en groen. De procedure waarbij op initiatief van bewoners ruimte wordt vrijgemaakt helpt daarbij. Met de
30 buurtpuzzel kunnen meerdere problemen gelijktijdig worden aangepakt. Na het invoeren van betaald parkeren kan deze puzzel gelegd worden. Met de standaardproducten en de menukaart komt er een efficiëntere werkwijze. Dit is ook nodig omdat er geluiden gaan dat het opheffen van parkeerplaatsen erg lang duurt.

35 De heer **Bosch** (UtrechtNu!) vraagt of het ook nog uitmaakt dat het ook met draagvlak van de overige bewoners moet zijn.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) zegt dat het bezwaar van de overige bewoners meestal gaat over de parkeerdruk. Met de nieuwe procedure wordt er juist objectief naar de parkeerdruk gekeken.
40

De heer **Bosch** (UtrechtNu!) wil van GroenLinks weten of zij bereid zijn te luisteren naar de bewoners en wanneer zij het niet willen het ook niet door te voeren.

45 De heer **Dekkers** (GroenLinks) gaat dit niet zeggen omdat zijn standpunt is dat het initiatief van bewoners ondersteund moet worden door een groot deel van de bewoners. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met de bezwaren van de andere bewoners. De vraag aan het college is hoe de draagvlakmeting gedaan wordt als er rekening gehouden wordt met het doel om ruimte voor stilstaande auto's te beperken.

50 De heer **Talhaoui** (PvdA) steunt de lijn van het plan en het idee van het college. De focus voor de PvdA ligt bij het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad en dat mag wat hem betreft sneller en dan specifiek op de Oude Gracht. De wethouder wordt gevraagd om een toezegging te doen deze als eerste op te heffen.

55 De **voorzitter** vraagt of de wethouder de beantwoording in zeven minuten kan afronden.

De heer **Talhaoui** (PvdA) heeft een punt van orde en geeft daarbij aan dat het vragenuur iets is verschoven zodat dit punt kan worden afgerond.
60

Wethouder **Van Hooijdonk** legt uit dat er vanmorgen tijdens het betaaldparkerendebat ook al gesproken is over de behoefte om de ruimte te herverdelen. Het doel van het opheffen van parkeerplaatsen is dan ook om ruimte te maken voor de herverdeling. In het algemeen blijkt uit onderzoek dat mensen niet meer parkeergelegenheid in de straat willen. Het vaakst wordt er aangegeven dat zij meer bomen willen.

De heer **Usta** (DENK) constateert dat het niet willen toevoegen van parkeerplaatsen niet ook meteen betekent dat ze minder parkeerplaatsen willen. Hij vraagt of de wethouder er ook zo over denkt.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat wanneer de vraag gesteld wordt, de bomen en fietsen samen op de eerste plaats staan wat mensen zouden willen toevoegen. Wat er is voorgenomen in het mobiliteitsplan is dat de automobieliteit stabiel gehouden wordt in absolute termen. Dit houdt in dat het in relatieve termen moet afnemen in een groeiende stad. Bij gebiedsontwikkelingen komen er nog wel parkeerplaatsen bij. Er zit een verkeerskundige reden achter waarom het heel langzaam wordt teruggedrongen in het bestaande gebied zodat het kan groeien in nieuwe gebieden.

De heer **Van Steeg** (CDA) hoort de wethouder zeggen dat er behoefte aan is in de wijken en hij vraagt waarom de wethouder het dan ook niet bij de bewoners laat liggen.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dat de manieren die gekozen worden ook wel intuïtief en logische keuzes zijn. Dit is op initiatief van de bewoners en vanuit gesprekken met de bewoners over de buurtpuzzel. Dat is ook in de binnenstad en op plekken waar de ruimte niet goed gebruikt wordt. De eerste pijler is op initiatief van de bewoners en daarvoor is al een webpagina gemaakt. Het groen is deze week toegevoegd op de site en wat betreft de toevoegingen aan de menukaart voor verblijfsaspecten gaat de wethouder met de collega's van Openbare Ruimte kijken wat er nog kan worden toegevoegd. De derving van de inkomsten van parkeren is meegenomen in de begroting maar de herinrichtingen zelf niet. Bij bewonersinitiatieven is de gemeente dan vaak afhankelijk van het initiatievenfonds. Tijdelijk groen kan worden aangeboden, dat er tijdelijk kan staan zodat mensen kunnen wennen, dit geldt ook voor tijdelijke fietsparkeerplaatsen. Bij draagvlak is het nog zoeken naar een manier om dit juist in te wegen. Je wil aan de ene kant niet dat de meeste stemmen gelden maar ook niet dat het gaat om één persoon die voor of tegen is. Dit is op dit moment nog oefenen. De tweede pijler is de buurtpuzzel; daar is in het parkeerdebat al het een en ander over gezegd. Daarbij moet wel vermeld worden dat de middelen uit de portefeuille van een andere wethouder komen. Over de derde pijler heeft niemand iets gevraagd. De vierde pijler, de binnenstad, blijft achter omdat de gemeente te langzaam is geweest. Voor 2023 waren er 65 plaatsen geprogrammeerd en die zijn nog niet allemaal gerealiseerd. Voor dit jaar is gewoon het budget ingezet.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt of hij het goed begrijpt dat het budgettair niet lukt om de achterstand in te lopen.

Wethouder **Van Hooijdonk** probeert wel iets in te halen maar de derving kan niet geheel ingehaald worden. De wethouder wil in het MPB een planning maken zodat de keuzes gevolgd kunnen worden. Het is vaak ook puzzelen wanneer je wat doet met welke reden of vanwege welke aanleiding. Wat betreft het Janskerkhof worden er in 2025 weer 35 plaatsen opgeheven. Op die manier wil de wethouder langzaam toe naar het autovrij maken van het plein. Voor de herinrichting kan de wethouder geen perspectief bieden omdat er voor een dergelijke herinrichting geen budget is.

De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) is benieuwd of het plein al kan worden afgesloten waardoor bewoners al kunnen zien dat de gemeente hiermee bezig is en dat bewoners daarover mee kunnen denken.

Wethouder **Van Hooijdonk** vindt dit lastig omdat het Janskerkhof voor de wethouder wel een eredivisioniveau heeft vanwege de markten en de bovenlokale belangen. De Oude Gracht zal meegenomen worden in de planning op het MPB en daarop interveniëren. Beide projecten staan ook hoog op het prioriteitenlijstje van de gemeente. De casus van EenUtrecht is vervelend en zij hoopt dit in de toekomst te voorkomen. Wat wellicht een reden geweest kan zijn is dat het op het snijvlak van het beleid heeft gezeten. Voor de binnenstad is een quotum van vijftig plekken omdat

dit ook de duurste plekken zijn om financieel op te lossen. Daarbij is wel concurrentie welke plekken eerst mogen. De wethouder hoopt dat het binnenkort gaat lukken.

5 Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) vraagt of het een idee is dat de aanvragen die zijn ingediend meegenomen kunnen worden naar het volgende jaar zodat de bewoners gemotiveerd blijven en het niet steeds opnieuw hoeven te doen.

10 Wethouder **Van Hooijdonk** vindt het zeker wenselijk dat dit gedaan wordt wanneer het quotum op is. De binnenstad is daarbij wel een speciaal gebied en dat maakt het soms wat ingewikkeld.

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht) vraagt of het gewoon makkelijker gemaakt kan worden voor bewoners.

15 Wethouder **Van Hooijdonk** is het hier sowieso mee eens. De wethouder vindt de categorie overschot de moeilijkste omdat het stuk financiering daar het moeilijkste is. Alle andere categorieën kunnen in een bestaand beleid worden ondergebracht wat met deze categorie niet kan. De wethouder staat er wel voor open om dit mee te nemen maar de marge voor de herontwikkeling is gering.

20 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt of er dan iets aan de communicatie gedaan kan worden zodat bewoners weten waar ruimte is.

25 Wethouder **Van Hooijdonk** spreekt af dat dit bekeken moet worden en meegenomen wordt in de MPB. De parkeerdruk moet ook gemeten gaan worden en dat gebeurt volgens protocol op verschillende momenten. In de brieven over herinrichtingsprojecten staan ook de rapportages. Alle plekken zijn al in beeld gebracht en de informele plekken tellen ook mee. De nieuwe plekken worden erbij opgeteld en daar wordt dan weer een nieuw doel gemaakt.

30 De heer **De Pagter** (VVD) benadrukt dat de vraag ging over de plekken die er al liggen voor ontwikkelingen die nog gerealiseerd moeten worden, dus dat deze niet als overschot geteld worden.

35 Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat dit niet het idee is. Wel zijn er locaties waar veel plekken niet gebruikt worden. De wethouder deelt de mening dat er op bepaalde plaatsen ook meer parkeerplaatsen nodig kunnen zijn. In absolute termen wordt geprobeerd de automobiliteit gelijk te houden. De norm zelf wordt berekend aan de hand van beleid. Het is niet zo dat wanneer er minder plekken op straat gemaakt worden, dan de parkeernorm ook afneemt. De parkeernorm hangt echt af van de functie en wat voor alternatieven er voorhanden liggen.

40 De heer **Van der Graaf** (ChristenUnie) wil niet alleen plaatsen in de openbare ruimte opheffen maar ook in andere ruimtes. De heer Van der Graaf vraagt zich af of het mogelijk is om ook op de niet openbare ruimte te sturen.

45 Wethouder **Van Hooijdonk** probeert dit ook te doen, alleen als je dat te veel doet dan komen ze vaak wel weer ergens anders. Dit is wel wat in het beleid is afgesproken. Alternatieven op orde, daarvan weet de wethouder niet of het hier speelt omdat het vaak gaat over beperkte aantallen. De wethouder gaat zorgen dat je met een vergunning altijd terecht kunt. De mantelzorgers behandelen als gehandicapten kan niet worden toegezegd. Het vignet heeft ook een aparte status. Verder moeten bezoekers ook ergens terecht kunnen maar er komen geen aparte plekken. 50 De wethouder komt nog even terug op het Janskerkhof want de 36 plekken voor 2025 komen boven op de 26 plekken die dit jaar al gedaan worden.

Gemiste antwoorden

Er zijn geen gemiste antwoorden.

55 De **voorzitter** inventariseert hoe dit verder gaat en hij concludeert dat er geen behoefte is om met voorstellen te komen. Er wordt bij de heer Bosch nog navraag gedaan omdat hij in zijn inbreng daar iets over gezegd heeft.

60 De vergadering wordt om 17.25 uur gesloten.

Lijst van Toezeggingen

Wethouder Van Hooijdonk bij agendapunt 7 Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024

- College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma, waarin onder meer aandacht voor communicatie en gesprek met werkgevers;
- College komt in Q3 2024 met een overzicht van de gereedschapskist die hoort bij betaald parkeren met alle beschikbare bestaande vergunningen en producten die er nog aankomen;
- College komt in Q4 2024 met een bereikbaarheidstoets.

Wethouder van Hooijdonk bij Agendapunt 9 Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht

- College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024.
- Het college komt uiterlijk in Q4 2024 met een beschouwing op het meenemen van brede welvaart in de afwegingen.