

Annotatie cie MGOR VJN

Parkeren

Planning raadsvoorstel stadsbreed invoeren betaald parkeren

actie	datum
Concept raadsvoorstel naar college als bijlage bij collegememo	20 juni
Raadsvoorstel voor advies naar de referendumcommissie	21 of 22 juni
Reactie van de referendumcie	Voor 5 juli (verzoek aan referendumcommissie)
Overleg met coalitie	6 of 7 juli
Eventueel stukken naar collegeleden	augustus
Alle stukken in het college	29 augustus
RIB	3 okt
Behandeling in de Raadscie	30 nov
Behandeling in de raad	7 december / januari 2024
Verkiezingen voor het europees parlement	6 – 9 juni

Zodra de raad het besluit heeft genomen kunnen we starten met de voorbereiding voor invoeren betaald parkeren. De voorbereiding duurt 4 tot 6 maanden (in wijken waar bewoners nu al hoge parkeerdruk ervaren, zoals Voordorp hoeven we minder tijd uit te trekken voor communicatie). De planning kan nog verder gaan schuiven, vanwege een nieuw vergunningensysteem dat momenteel wordt geïmplementeerd.

Invoeren van betaald parkeren in gebieden waarvoor al een besluit ligt:

Per november 2023 voeren we in een aantal gebieden betaald parkeren in waarover de raad al heeft besloten (raadsvoorstel Parkeerregime in Merwede en omgeving, 7 okt 2021 en het raadsvoorstel Parkeerregime Cartesiusdriehoek 17 okt 2019).

Per 1 november

- MWKZ deelgebied 4, 5 en 6
- Meubelboulevard (schuift mogelijk iets naar achter, komen we op terug in staf van 3 juli)
- Rivierenwijk zuid
- Werkspoor
- Wisselspoor

Transwijk Noord en Zuid schuiven door naar 2024.

Per 1 augustus

- Voordorp sportpark, n.a.v. motie 400 (Invulling parkeerregime Voorveldselaan)

Parkeeroverlast in Voordorp deelgebied 3

Bij het college en de raad zijn veel signalen binnengekomen over de parkeeroverlast in deelgebied 3 Voordorp. Er is nu al overlast en met de invoering van betaald parkeren bij het sportpark Voordorp (deelgebied 5) zal de overlast naar verwachting nog groter worden. Bij een draagvlakmeting eind 2021 was er in deelgebied 3 net niet genoeg draagvlak om betaald parkeren in te voeren. In het huidige

beleid is nog steeds een draagvlakmeting nodig voor invoeren betaald parkeren. Het is de vraag of een nieuwe draagvlakmeting tot betaald parkeren zal leiden omdat de overlast in deelgebied 3 niet het hele gebied betreft. Het organiseren van een draagvlakmeting kost bovendien tijd en zou (uitgaande van onze planning voor stadsbreed invoeren betaald parkeren) dus niet of nauwelijks tijdswinst opleveren. De raad kan besluiten om zonder draagvlakmeting betaald parkeren in te voeren.

Referendum betaald parkeren in Haarlem

Overgenomen van <https://haarlem.nl/rechterlijke-uitspraak-referendumverzoek-betaald-parkeren> – geplaatst op 23 juni:

De gemeenteraad van de gemeente Haarlem mag voorlopig geen besluiten nemen ter uitvoering van de Nota Uitwerking Parkeerregulering.

De raad moet eerst een beslissing nemen op het bezwaar tegen de afwijzing van een inleidend referendumverzoek. Zo oordeelt de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland.

De burgemeester heeft als voorzitter van de raad het college inmiddels verzocht om in beeld te brengen wat deze uitspraak precies betekent voor de gemeentelijke werkzaamheden de komende periode. Het college verwacht hier volgende week meer over te kunnen zeggen.

Achtergrond

De gemeenteraad heeft op 30 maart 2023 definitief besloten de komende jaren betaald parkeren in 11 wijken uit te breiden om het groeiende parkeerprobleem in de stad aan te pakken.

Op 22 maart 2023 ontving de gemeenteraad een verzoek om een referendum te houden over de uitbreiding van betaald parkeren. De referendumcommissie adviseerde positief, maar de raad wees het referendumverzoek gemotiveerd af.

Tegen deze afwijzing is bezwaar gemaakt. Op dit bezwaar heeft de gemeenteraad nog niet beslist. Een besluit wordt in september verwacht.

Overgenomen van rechtspraak.nl – geplaatst op 22 juni:

Het bezwaar dat de omwonenden hebben gemaakt tegen de afwijzing van het inleidend referendumverzoek heeft volgens de voorzieningenrechter een redelijke kans van slagen, omdat de argumenten voor afwijzing van het referendum niet in stand kunnen blijven.

De voorzieningenrechter meent ook dat het belang van de bewoners om via een raadgevend referendum invloed uit te oefenen op de Nota zwaarder weegt dan het belang van de gemeente om de parkeersituatie gelijk aan te pakken. De gemeente heeft namelijk niet onderbouwd dat het noodzakelijk is dat de parkeerproblematiek onmiddellijk wordt aangepakt. Daarom wijst de voorzieningenrechter het verzoek van de bewoners toe. De voorzieningenrechter bepaalt dat de gemeente Haarlem pas door mag gaan het uitvoeren van de Nota, nadat op het bezwaar van de bewoners tegen de afwijzing van het referendum is beslist.

Vragen VVD over opbrengsten parkeerbelasting

1. De zin bij de tabel is afgebroken ("door de uitbreiding en baten in die uitbreidingsgebieden die kome..."). Wat hoort daar te staan?

"In bovenstaande tabel zijn de meeropbrengsten van de uitbreiding weergegeven. Dit is uitgesplitst in baten die komen door de uitbreiding en baten in die uitbreidingsgebieden die komen door de tariefsverhoging in 2024".

2. Kan de tabel verder worden uitgesplitst door de raming per gebied toe te voegen? Dus in welk jaar houden we financieel rekening met welk gebied?

De opbrengst van betaald parkeren is geraamd met behulp van een regressiemodel. Op basis van de gebieden waar in het verleden al betaald parkeren is ingevoerd, schatten we hoe de inkomsten afhangen van het aantal inwoners, bedrijven en parkeerplekken. Dit levert parameters op, waarmee de opbrengsten worden geschat voor gebieden waar nu nog geen betaald parkeren is ingevoerd. Deze ramingsmethode is goed toepasbaar wanneer de opbrengst ingeschat moet worden voor veel gebieden tezamen. Daarbij gaat het om gemiddelden. Met deze methode is het niet mogelijk om voor een specifiek gebied een betrouwbare schatting te maken. Er zijn namelijk vele factoren die de exacte opbrengst per gebied beïnvloeden, zoals de ligging, de nabijheid van een NS-station of winkelcentra.

3. Welk deel van de opbrengsten is gevolg van al genomen raadsbesluiten (dus bv. uitbreiding betaald parkeren door Merwedekanaalzone)? En welk deel loopt vooruit op het nog te nemen besluit over uitbreiden betaald parkeren in de hele gemeente?

In onderstaand tabel is het onderscheid op basis van besluitvorming weergegeven. De parkeerinkomsten op basis van reeds genomen besluiten nemen in de periode 2023-2025 toe omdat sommige gebieden niet op 1 januari maar halverwege het jaar 2023 of 2024 worden ingevoerd. Vanaf 2025 is de volledige jaaropbrengst van de gebieden waar al besluitvorming op is geweest weergegeven.

Omschrijving	Eenheid	2023	2024	2025	2026	2027
Parkeerinkomsten uitbreiding betaald parkeren op basis van reeds genomen besluiten	in duizend euro	951	1.356	2.852	2.852	2.852
Parkeerinkomsten uitbreiding vooruitlopend op besluit invoeren betaald parkeren in de hele stad	in duizend euro	0	1.390	3.068	4.741	7.857

In de begroting van 2023 hebben we reeds rekening gehouden met inkomsten uit betaald parkeren van gebieden waarover nog niet is besloten. Dat is gedaan op basis van het coalitieakkoord en de motie 126 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat die op 7 juli 2022 is aangenomen in de raad. Het dictum luidt: *Met het coalitieakkoord "Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat" en de bijbehorende financiële bijlage.* Jaarlijks wordt de begroting bijgesteld in de Voorjaarsnota. Dat geldt ook voor parkeeropbrengsten. Mochten de opbrengsten lager zijn dan geven we in de voorjaarsnota ook aan wat de consequenties daarvan zijn.

Parkeren met twee wielen op de stoep en opheffen parkeerplaatsen

In verschillende (met name oudere) wijken in Utrecht wordt met twee wielen op de stoep geparkeerd omdat de weg te smal is en nood- en hulpdiensten (en andere grote voertuigen) er anders niet door kunnen. Parkeren op de stoep is echter niet wenselijk, omdat het trottoir hiermee geblokkeerd wordt voor voetgangers en er gevaarlijke situaties ontstaan. Als we parkeren op de stoep in de hele stad per direct onmogelijk maken, leveren we een groot aantal parkeerplaatsen in, wat zorgt voor een flinke verhoging van parkeerdruk en bovendien leidt tot inkomstenderving.

Met de invoering van betaald parkeren zal de parkeerdruk in een aantal wijken waar dit probleem speelt (bijvoorbeeld Oog in Al) afnemen. Na invoeren van betaald parkeren kunnen we door verlagen van het vergunningenquotum bovendien beter sturen op het aantal geparkeerde auto's.

We nemen het parkeren op de stoep mee in onze aanpak voor opheffen van parkeerplaatsen. We werken op dit moment aan een procedure om invulling te geven aan het streven om per jaar 1% van de parkeerplaatsen in de stad op te heffen ten behoeve van lopen, fietsen, spelen, groen en verblijven. Deze procedure moet eind dit jaar gereed zijn.

Voor opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad heeft het college recent een afwegingskader vastgesteld, inclusief de programmering voor opheffen van plekken in 2023. De raad is hierover per brief geïnformeerd.

Parkeervergunning onderwijs

We hebben een voorstel voor de parkeervergunning onderwijs gedeeld met de schoolbesturen, en wachten nu op input. De raadsbrief die we hierover willen versturen heeft vertraging opgelopen en ligt volgende week (4 juli) met collegevoorstel in het college.

Het is een nieuw gereduceerd parkeerproduct met beperkte geldigheid (niet geldig in de avond, in weekenden en vakanties) Scholen komen in aanmerking voor één of meer vergunningen als zij een mobiliteitsplan aanleveren, en kunnen aantonen dat één of meer docenten een lange reistijd hebben. Het lagere tarief is afgeleid van de bestaande zakelijke parkeervergunning (50% korting, bestaand kortingspercentage in tarievenstructuur). Streven is om de vergunning voor ingang van het schooljaar 2024/2025 te implementeren.

Tegemoetkoming lage inkomens

De raad is begin deze week (26 juni) per brief geïnformeerd over ons plan om het OV-tegoed voor U-pashouders op te hogen, en het mogelijk te maken om dit extra bedrag in te zetten voor betaling van de parkeervergunning.

Parkeergarage Paardenveld

In principe loopt op 3 september 2023 de huidige erfpachtovereenkomst af. Daarom zijn wij drie jaar geleden gesprekken gestart met de huidige erfpachter. Sinds afgelopen najaar zijn deze besprekingen geïntensiveerd. Ondanks het naderende einde van de erfpachtovereenkomst hebben wij helaas nog geen overeenkomst met de erfpachter bereikt, terwijl de datum van 3 september 2023 met rasse schreden nadert. Mocht het niet lukken om tot een overeenstemming te komen met de huidige erfpachter dan dreigt ontruiming van het pand en/of beëindiging van de huidige exploitatie van het gebouw per 3 september 2023.

Als wij overeenstemming bereiken met de erfpachter, worden de voorwaarden voor de beëindiging of verlenging van de erfpachtovereenkomst vastgelegd in een (vaststellings)overeenkomst, zoals eerder ook met parkeergarage Springweg gebeurde. Belangrijk gespreksonderwerp hier is (het bepalen van) de hoogte van de vergoeding die wij als gemeente dienen te voldoen voor de opstallen op de erfpachtkavel. Wij zetten in de gesprekken met de erfpachter in op het betalen van een vergoeding voor de gecorrigeerde vervangingswaarde en een tijdelijke en ongewijzigde voortzetting van het gebruik voor een redelijke periode, bijvoorbeeld voor 2 jaar. Dit is de benodigde tijd voor zorgvuldige uitvoering van uw moties en het uitwerken van scenario's voor het tijdelijke gebruik en uiteindelijk een herontwikkeling van de parkeergarage. College en raad kunnen in een later stadium een keuze uit de scenario's maken, inclusief de financiële consequenties.

Anders Reizen

Algemeen/financieel

Er is 0,850 miljoen structureel gekort vanaf 2024 op het investeringsbudget voor bereikbaarheid ten opzichte van de begroting 2023 (bezuiniging huidige beleid). De structurele verlaging van het investeringsbudget bereikbaarheid heeft effect op het deelprogramma Anders Reizen (waaronder Deelmobiliteit, Verkeersmanagement, Mobiliteitsmanagement en Goederenvervoer). Het gaat voor dit deelprogramma om een bezuiniging van 0,063 miljoen euro in 2024 en zo'n 0,4 miljoen structureel vanaf 2025. Hierdoor hebben we vooralsnog onvoldoende investeringsmiddelen voor de samenwerking met Goedopweg vanaf 2025 en verdere ontwikkeling en opschaling van Dynamisch Verkeersmanagement. Deze investeringen blijven nodig om de groeiende stad bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat we bij een volgende voorjaarsnota/MPR ruimte zullen blijven zoeken voor de noodzakelijke investeringen in bereikbaarheid waaronder Anders Reizen.

Verkeersmanagement

Geen actuele issues die nu spelen, behalve:

- iVRI maken we een pas op de plaats. Vooralsnog zetten we alleen in op iVRIready variant omdat de meerwaarde beperkt is

Mobiliteitsmanagement

- Vraag GL: wanneer komt de toezegde notitie over mogelijkheden om minder vrijblijvend afspraken te maken met grote werkgevers en scholen/universiteit (ook in relatie met regionaal alternatief)
- *Het rapport wordt na de zomer naar de Raad gestuurd. We gaan dan onderzoeken of de maatregelen die in het rapport staan gebruikt kunnen worden om als vraagsturingsmaatregel mee te nemen voor de berekeningen van het alternatieve plan.*

Daarnaast zijn we met Goedopweg in gesprek over samenwerking voor het alternatieve plan. Zo kan het bijvoorbeeld interessant zijn om een gebiedsaanpak te beginnen in Zeist voor zowel werkgevers als bewoners om te zorgen voor minder verkeer over de A27 in de spits rijdt omdat meer bezoekers en inwoners in Zeist gaan fietsen of het openbaar vervoer gebruiken.

Overige punten mobiliteitsmanagement

- Onderwijsaanpak is ondergebracht bij gebiedsaanpak Utrecht-Oost
- Na Corona zien we nu een trend van het dalen van spitsmijden en thuiswerken. Dit is geagendeerd bij Goedopweg. Zij intensiveren de werkgeversaanpak hierop, onder andere door in te zetten (via communicatie en aanbieden van tools) op de CO2 mobiliteitsnormering voor bedrijven met meer dan 100 werknemers die per 1 juli 2023 in gaat
- We onderzoeken nieuwe gebiedsaanpakken bij Strijkviertel en Overvecht

Deelmobiliteit, Smart Mobility

Geen actuele issues die nu spelen

Verkeersveiligheid

Budget en investeringen verkeersveiligheid

We krijgen jaarlijks 1.25 mio om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren. Naast de uren van de medewerkers betalen we daar uit: bijdragen aan andere projecten, onderzoeken en pilots, educatie/gedragsprojecten en fysieke projecten.

We hebben dit jaar te maken met een overschrijding op ons budget, we gaan dus meer uitgeven dan we beschikbaar hebben voor 2023. Dat geeft te maken met het feit dat we een aantal urgente locaties (Biltse Rading, Vleutenseweg, Loevenhoutsedijk) dit jaar nog hebben opgepakt en dus daar al kosten voor aan het maken zijn. Om deze locaties sneller aan te pakken halen we hiervoor budget uit 2024 naar voren. Consequentie daarvan is dat we in 2024 minder te besteden hebben. Rond november bepalen we welke (naast eerder genoemde) nieuwe (fysieke) projecten we in 2024 gaan oppakken.

Is er subsidie beschikbaar vanuit het Rijk en Provincie?

We hebben in het Actieplan Verkeersveiligheid jaarlijks 0,7 miljoen beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij vullen dit aan met subsidie voor infrastructurele maatregelen vanuit het Rijk en de Provincie. Wij hebben de eerste helft van dit jaar 55.073,- euro subsidie ontvangen voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de locaties Duurstedelaan, kruising Nijenoord-Tichelaarslaan en Museumlaan. Vanuit het Rijk hebben we eind 2022 circa 0,7 mio subsidie ontvangen. De verwachting is dat we in 2024 weer een subsidieaanvraag kunnen doen bij het Rijk. Het is nog niet bekend of er ook de provincie volgend jaar subsidie beschikbaar stelt.

Hoeveel fysieke projecten lopen er nu die we bekostigen vanuit het huidige budget?

Op dit moment hebben we zo'n 13 projecten in de voorbereiding voor uitvoering, waaronder: snelheidsremmingen op de Van Heuven Goedhartlaan, de tramkruising Weg der Verenigde Naties/Overste den Oudenlaan, de oversteek op de Wolgadreef met het winkelcentrum en snelheidsremmende maatregelen op Amsterdamsestraatweg Noord, Zambesidreef/Nijldreef, Amerikalaan en Pascalplein, Donaudreef Carnegiedreef, Sartreweg, Griftstraat, Niels Bohrweg.

Voor Biltse Rading, Vleutenseweg en Loevenhoutsedijk halen we budget uit 2024 naar voren.

Ontwikkeling verkeersveiligheid

Stijging aantal verkeersgewonden in 2022

Uit recente cijfers blijkt dat naast het aantal ongevallen ook het aantal verkeersgewonden in Utrecht stijgt sinds 2021. In Utrecht lag het aantal gewonden in 2022 hoger dan in 2021 en 2020 (coronajaren), maar ook hoger dan in 2019 (pre-corona). De voorlopige cijfers over de eerste vier maanden van 2023 laten zien dat deze stijging in ongevallen en gewonden doorzet.

Door een probleem bij de politie met de registratie blijkt dat ten onrechte een deel van de ongevallen met gewonden eerder werd geregistreerd als ongevallen zonder gewonden. Dit leidt tot een toename van het aantal ongevallen met gewonden, waarbij de politie niet heeft geregistreerd hoeveel en wie van de betrokkenen gewond is geraakt. Wij zijn nu aan het onderzoeken wat de oorzaak is van het hoger aantal ongevallen. Na de zomer zullen wij u hierover in een aparte brief over informeren.

Ook landelijk is er sprake van een stijging. Landelijk is het aantal verkeersongevallen dat leidt tot ernstig letsel in de afgelopen 10 jaar met 31% toegenomen. Het aantal fietsslachtoffers is met 40% toegenomen (VeiligheidNL, SEH-bezoeken).

Recente dodelijke ongevallen

Jaarlijks vinden er 5 tot 7 dodelijke verkeersongevallen plaats op wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Het is opvallend dat alle dodelijke ongevallen dit jaar kort achter elkaar gebeurden. Omdat we nu nog haverwege het jaar zitten is het nog wat te vroeg om te zeggen of we te maken hebben met een afwijkende trend.

Welke werkwijze hanteren we en welke acties zitten we in om wegen en straten in de stad verkeersveiliger te maken?

Analyseren verkeersonveilige locaties

Locaties die verkeersonveilig zijn of als zodanig worden ervaren prioriteren we op basis van ongevallen, risico's en beleving. Wij werken ook risicogestuurd door risico's preventief aan te pakken en proberen ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen.

Dringende knelpunten nemen we op in de programmering, minder dringende locaties combineren wij met gepland onderhoud of meer groen in de straat. Wij onderzoeken of wij het proces voor het nemen van maatregelen op risicovolle locaties kunnen versnellen.

De afgelopen jaren vonden bijna alle dodelijke ongevallen plaats op 50 km per uur-wegen waarbij de slachtoffers vaak voetgangers en fietsers zijn. Wij gaan daarom risicovolle oversteken op 50 en 70 km per uur-wegen preventief in beeld brengen, analyseren, prioriteren en onderzoeken of verbeteringen mogelijk zijn.

Handhaving

Samen met het Openbaar Ministerie en de politie handhaven we op verkeersgedrag. We doen dit met behulp van (flexibele) flitspalen, verkeerscontroles door de politie, en handhaving door onze BOA's. De flexibele flitspalen zetten we in op twee locaties (Vleutensebaan en Stadsbaan). Wij lobbyen vanuit de G4 voor meer handhavingsmogelijkheden op 30-wegen. Recent is bekend gemaakt dat in 2025 flink meer middelen beschikbaar komen voor verkeershandhavingsmiddelen bij het OM.

Veilige schoolomgeving

We leggen schoolzones aan en bieden scholen de mogelijkheid tot het instellen van een schoolstraat waar het kan. Daarnaast zetten we ook in op educatie op scholen, in samenwerking met de Provincie en Sport Utrecht. Belangrijk daarbij zijn onder andere het praktisch verkeersexamen, we willen jaarlijks dat minstens 85% van de Utrechtse basisscholen deelneemt.

Deelname aan pilots en innovatieve ontwikkelingen ter bevordering verkeersveiligheid

- Analyseren bijna-ongevallen

Op de Bottensteinweg in Vleuten voeren we momenteel een pilot uit om met een camera geautomatiseerd (bijna)ongevallen in beeld te brengen. Als de pilot succesvol is gaan we de camera's vaker gebruiken bij het uitvoeren van analyses. Met cameraonderzoeken gaan wij in 2023 ook het gebruik van de voorrangspleinen op de 't Goylaan en de Marnixlaan (kruising van Egmondkade) evalueren.

- Handhaving op plek op de weg brom- en snorfiets

We gaan als pilot een mobiele camera inzetten in het projectgebied waar de snorfiets niet is toegestaan op het fietspad.

- Horizon project

We nemen als gemeente, in Europees verband, deel aan dit project. Het horizon project geeft inzicht in de routes die kinderen naar school lopen of fietsen en verkeersonveilige plekken op deze routes. Via de scholen betrekken we schoolkinderen, ouders en andere weggebruikers om onveilig (ervaren) plekken in kaart te brengen en mee te denken over oplossingen. Als er maatregelen naar voren komen die kosteneffectief zijn en snel uitgevoerd kunnen betalen we deze vanuit het programma

verkeersveiligheid of vanuit het huidige fietsstimulerings-programma. Grotere ingrepen programmeren we via het meerjarenperspectief Bereikbaarheid.

- **Pilot Speed Pedelec**

De Provincie wil samen met de Utrechtse gemeenten het gebruik van de speedpedelec stimuleren als duurzame mobiliteitsoplossing. Dit vanuit de gedachte: een rit met een speedpedelec vervangt een autorit. Een speedpedelec neemt minder ruimte in het verkeer in, is beter voor het milieu en is als actieve vorm van mobiliteit beter voor de gezondheid van de bestuurder. Tijdens de pilotperiode is het voor de berijder van een speedpedelec toegestaan om binnen de bebouwde kom van deelnemende gemeenten als gast (dus met gepaste snelheid) op het fietspad te rijden. Zonder ontheffing gelden voor bestuurders van speedpedelecs de regels voor bromfietzers. Dit betekent dat zij op het bromfietspad moeten rijden. Als zo'n pad niet aanwezig is, dan moet de bestuurder van de speedpedelec op de rijbaan rijden. Het proefproject heeft een looptijd van 2 jaar en start op 1 juli 2023. Voor dit onderzoek meten we de ervaringen zowel van bestuurders van een speedpedelec als die van andere fietspadgebruikers. Daarnaast onderzoeken we meldingen en informatie over ongevallen met speedpedelecs. De uitkomsten van het onderzoek zijn belangrijk om aan het eind van de proefperiode te bepalen of we met de proef doorgaan of niet.

- **Handreiking gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur**

Het CROW heeft in opdracht van het ministerie van IenW een handreiking opgesteld met aanbevelingen voor de inrichting van een 'gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur' (GOW30). Dit zijn 30 km per uur straten waar naast verblijven ook doorstroming voor bijvoorbeeld openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten belangrijk is. Voorbeelden van GOW30-straten zijn de Amsterdamsestraatweg en Wittevrouwensingel. We gaan bepalen hoe we het nieuwe wegtype GOW30 opnemen in het Handboek Openbare Ruimte.

Lobby richting Rijk

- **LEV kader:** Vanwege de drukte op onze fietspaden vinden we dat voertuigen op het fietspad vergelijkbaar moeten zijn met een fiets. Voor bepaalde categorie LEV's kan de rijweg met een limiet van 30 km/u een veiligere locatie zijn dan het fietspad. Dit hangt ook samen met de mogelijkheid om een maximumsnelheid op het fietspad in te voeren. Hiervoor moet de (voorgestelde) wet- en regelgeving op landelijk niveau worden aangepast.
- **Handhaving:** Wij lobbyen vanuit de G4 voor meer handhavingsmogelijkheden op 30-wegen. Recent is bekend gemaakt dat in 2025 flink meer middelen beschikbaar komen voor verkeershandhavingsmiddelen bij het OM

Hoe staat het met de omvorming naar 30km/uur?

In totaal zijn er nog 251 straten (circa 95 kilometer weglengte) waar de snelheid wordt verlaagd naar 30 km per uur. In de komende 5 jaar verlagen we op 90 straten de limiet naar 30 km per uur. Bij de programmering nemen we als uitgangspunten: werk-met-werk maken, buurtgerichte aanpak, straten waar dit relatief eenvoudig kan en in Overvecht/Kanaleneiland. We hebben ook al een doorkijk naar de periode tot 2040

Het programma 30 km impuls is gestart in 2019 met een budget van 500.000 euro per jaar (exclusief subsidies). Dit bedrag is ook volledig besteed. Vanaf 2023 is het budget opgehoogd naar 1 miljoen euro per jaar. De verwachting is dat ook dit bedrag volledig besteed zal gaan worden tijdens dit jaar. Zo wordt in 2023 bijgedragen om de volgende straten van 50 naar 30 km per uur te brengen: Rijsweerd-Zuid (18 straten), Diamantweg, Rotsoord, Sweder van Zuylen, Julianaparklaan, Willem Dreeslaan.

Daarnaast kijken we voortdurend naar mogelijkheden om door middel van tijdelijke maatregelen van 50 naar 30 te gaan. Dit onderzoeken we momenteel op onder andere de Anton Geesinkstraat,

Stadhouderslaan, Mauritsstraat, Jan van Scorelstraat en de Homeruslaan. Kosten en uitvoering hiervoor zijn nog niet bekend.

We brengen de komende tijd in beeld op welke straten in de komende jaren nog geen werk-met-werk mogelijkheden zijn en of we daar met tijdelijke maatregelen 30 km per uur kunnen invoeren.

Op circa 50 straten zien wij op dit moment geen kansen om nog vóór 2040 samen met andere ambities op te trekken. Het gaat dan onder andere om de Laan van Chartreuse, de Royaards van Den Hamkade, de Croeselaan-zuid en de Carnegiedreef. Omdat er geen mogelijkheden zijn voor een integrale aanpak zijn de kosten om deze straten goed in te richten veel hoger. Voor deze 50 straten schatten wij op dit moment in dat ongeveer 37 miljoen nodig is. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de stijgende indexatie bouwkosten, waarvan wij inschatten dat die tot 2040 jaarlijks zal toenemen.

Maaltijdbezorging

Met de Bezorgdeal wilden we o.a. het gesprek aangaan met bezorgdiensten en meedoen aan platform Bezorg Veilig. Dit platform richt zich op maaltijdbezorgers én werkgevers maar is opgezet door diverse overheden en de markt, het biedt informatie en trainingen. Dat is onze rol: kennisdelen en stimuleren van veilig gedrag.

Het is erg jammer dat de Bezorgdeal en de bijbehorende aandacht in de pers niet doorgaan, maar wij willen wel verder met wat in de deal staat. Dit kost wel tijd en het is hierbij ook zoeken wat we in G4 verband doen of toch zelf. Uiteindelijk is zowel gemeente als werkgever is gebaat bij veilige bezorging, dus het draagvlak is er. Wij hebben onlangs nog een brief ontvangen van Thuisbezorgd dat ze graag samen werken aan veilige bezorging. Na de zomer zullen wij u in een aparte raadsbrief een update geven over de Bezorgdeal en hoe nu verder.

Fiets en Voetganger:

- *Hoe staat het met voortgang uitwerking voetgangersbeleid (vraag GroenLinks)?*
We maken ruimte voor de voetganger door groene ommetjes en een hoofdwandelnetwerk te ontwikkelen dat belangrijke voorzieningen en centrumfuncties makkelijk, toegankelijk en veilig bereikbaar maakt. Dat combineren we met inrichtingseisen voor de openbare ruimte. We werken dat netwerk en de inrichtingseisen momenteel uit, met naast een stedelijk netwerk ook een wijkgerichte benadering. Na de zomer worden daar lokale stakeholders bij betrokken en om input gevraagd.
- *Fietsparkeren algemeen:* we werken hard aan het verminderen van de tekorten in de binnenstad, de meeste treinstations, bij bushaltes en vooroorlogse wijken. In totaal meer dan 15.000 fietsparkeerplekken moeten erbij. Vanwege de schaarse ruimte en de brede ambities van het college zijn dit complexe vraagstukken. Daarnaast willen we ook de omgeving meekrijgen. De planprocessen zijn lang waardoor we voorlopig alleen weten dat er op het jaarbeurspleingebouw een OV-stalling gerealiseerd wordt. We weten dat de middelen in de schaa sprong fiets niet voldoende zijn voor al deze ambities en maken ons hard voor cofinanciering van Rijk, EU en/of Provincie.
- *Fietsparkeren Neude:* voor de Neude loopt er een traject om in de randen fietsparkeerplekken toe te voegen, het bomenplan te realiseren en de verblijfskwaliteit van het plein te vergroten door het toevoegen van zitgelegenheid.
- *Fietsparkeerverbod stationsgebied:* dit is breed ingevoerd in stationsgebied. We evalueren de uitvoering dit najaar. We zien een beperkt aantal plekken waar problemen zijn ontstaan omdat fietsers andere plekken zijn gaan zoeken (waterbed-effect). We zien tegelijkertijd dat handhaving nog niet in het hele gebied komt door capaciteitsgebrek. Daarnaast staat de

kwaliteit van handhaving en dus de toegankelijkheid doorlopend onder druk in de binnenstad. Daarom ligt in de VJN het voorstel om hier extra budget aan te geven.

- *Weekend- of studententarief stationsstallingen*: we zijn hierover in gesprek met NS. NS gaat onderzoek uitvoeren naar de motieven van fietsers om niet in de stalling te staan in Utrecht, Tilburg en Amsterdam. Op basis daarvan werkt NS verder uit welke oplossingen logisch zijn. Tegelijkertijd weten we al dat een weekendtarief (weekend gratis) een forse daling van de inkomsten van de stallingen betekent. Op basis van de resultaten van het onderzoek en de financiële gevolgen maken we een afweging.
- *Fietsdiefstal*: dit is actueel bij de Nicolaïkerk en de Jacobikerk. Vanuit de kerkbesturen is er de oproep (schriftelijke vragen) om extra fietsparkeercapaciteit te realiseren. We gaan hiermee aan de slag.
- *Pilot speedpedelec*: op 1 juli start de provinciale pilot om de speedpedelec op het fietspad toe te staan met een ontheffing, daarvoor is op 28 juni een raadsbrief verstuurd. De pilot heeft een looptijd van twee jaar. We evalueren halverwege en richting einde van de pilot en vragen de bestuurders van speedpedelecs en andere fietspadgebruikers naar hun ervaringen met enquêtes.
- *Dom-tot-Damroute, Demkabrug en Boorstraat*: we werken op dit moment aan een variantenstudie voor de Demkabrug en verwachten de raad in Q3 hierover te informeren. De vraagstukken op het gebied van de aanlanding, ruimtelijke inpassing en aansluiting op de Dom-tot- Damroute zijn complex. In het najaar informeren we de raad ook over de afronding van het haalbaarheidsonderzoek naar de Boorstraat.
- *Fietsstimulering Lage Weide*: op Lage Weide werken we aan fietsstimulering ihkv GoedopWeg (gratis Tier-fietsengebruik, werkgeversstimulering fietsgebruik, etc.) en werken we aan veilige en comfortabele fietsroutes (bv Dom tot damroute, doorfietsroute Houten-Lage Weide, herinrichting Niels Bohrweg, en herinrichting van straten die op de rol staan voor groot onderhoud (riolering/ asfalt).
- *Nicolaas Beetsstraat*: we voeren op dit moment een haalbaarheidsstudie uit van de spoorkruising. We onderzoeken we of een tunnel onder de sporen of een brug over de sporen mogelijk is. Nadat een variant bepaald is, volgt het spoorkundig haalbaarheidsonderzoek, dit duurt tot medio 2024.
- *Kader fietsverharding*: we vinden het belangrijk om ook de mening van de inwoners van de stad over dit onderwerp te horen. We hebben daarom besloten om een participatietraject op te gaan zetten. Afgelopen maandag 26 juni heeft het Bewonerspanel (6.000 leden) een vragenlijst ontvangen over dit onderwerp. We vragen de panelleden om hun mening over de verschillende soorten bestrating. Naast de inzet van het bewonerspanel, gaan we verder in gesprek met inwoners. We gaan hiervoor in de komende maanden een aantal gesprekken op straat organiseren. In het verslag van de commissievergadering is niet opgenomen wanneer we de raad hierover informeren. We verwachten dat dit in het najaar zal zijn.
- *Opheffen parkeren*: we werken aan opheffen parkeren (jaarlijks 0,5%-1% per jaar) via herinrichtingen openbare ruimte (zoals de Route om de Noord), buurtaanpak (start in Rivierenwijk) en via het nog te starten loket voor verbetering openbare ruimte (incl. fietsenrekken en -trommels). We sturen z.s.m. een raadsbrief over de stand van zaken van het loket.

Ontwerp en Realisatie Mobiliteit

- Nieuwe Route door Pijlsweerd Noord (aka kruising platolaan – WtdW): uitvoering is in volle gang. Naar verwachting is de kruising Platolaan Weg tot de Wetenschap voor 1 september ingericht. Voetgangersvereniging Oost in de persoon van Ger Offringa blijft wel aangeven dat het belang van de voetganger onvoldoende is meegenomen in dit project. Sander Rijksen als projectleider heeft wel veelvuldig contact gehad met hem hierover.
- Maliebaan: Vaststelling VO in college van 4 juli is streven. Weinig reuring vanuit de omgeving op het VO
- DFR Utrecht- Amersfoort: IPVE/FO vastgesteld in college, toezegging om bij het uitwerken naar VO het Goudappel Coffeng rapport nogmaals te beschouwen en duidelijk en onderbouwd aan te geven waarom we bevindingen van dat rapport wel/niet meenemen. Motie tav extra bomen overgenomen in de raadsbehandelling van 22 juni
- Weerdsingel OZ: IPVE/FO is vastgesteld in Q1 23. Nu wordt het concept VO opgesteld. Q3 23 wordt dat vrijgegeven voor inspraak
- Fietsroute om de Noord: IPVE/FO ter vaststelling naar college direct na de zomer.
- Zowel Weerdsingel Oostzijde en Fietsroute om de Noord gaan door in de planvorming in afwachting van de uitkomst van het afwegingskader asfalt vs klinkers Voor beide projecten is de uitkomst van belang. Voor de fietsroute om de noord gaat het daarbij vooral om de straatjes tussen griftpark en adelaarstraat
- Fietsroute om de Zuid: variantenstudie brug langs de waterlinieweg over het spoor komt na de zomer in de programmaraad van Ubed, daarna ter besluitvorming voorgelegd aan college. Nog altijd gaan voor variant 5 (verbreding bestaande brugdeel aan de westzijde van de waterlinieweg. Provincie en Rijk waren in 1^e instantie kritisch op deze variant, door nadere gesprekken met de provincie begrijpen zij de gemeentelijke afwegingen inmiddels. De oorspronkelijk gemeentelijke projectleider Peter van Sterkenburg heeft zijn inzet naar de NRU moeten verleggen. Gedacht was dat hij met zijn andere werk geen tijd meer had voor dit project maar tot nu toe kan hij nog wel wat tijd hier aan besteden, Blijft punt van zorg en potentiële vertraging.
- Jutfaseweg: de vertraging bij de socrateslaan lijkt vooralsnog niet tot uitstel van start van het werk aan de jutfaseweg te leiden. Start uitvoering nog altijd gepland eind 23.
- Mytylbrug: staat on hold in afwachting van ontwikkelingen van ARU. Er is 1 mln tekort, gaan we nu niet in MPR opvoeren als knelpunt. De al geprogrammeerde 1.2 mln laten we wel in de boeken staan. Ook hierbij wellicht handig om te weten dat de Voetgangersvereniging Oost in de persoon van Ger Offringa telkens pleit voor toch echt doorgaan van deze nieuwe brug ne niet on hold te zetten. Projectleider Annika Ridderinkhof heeft veelvuldig contact met hem gehad.
- Koningsweg Oost: Startdocument is net vastgesteld in college, raadbrieven en wijkbericht uitgestuurd. Daarbij is de scope ingeperkt nav bespreking staf. Geen IPVE voor deel Gansstraat en verder. Wel in het IPVE traject voor de Koningsweg bekijken of we algemene inrichtingsprincipes zouden kunnen benoemen die meegenomen zouden kunnen worden bij een mogelijk toekomstige herinrichting van de Gansstraat.
- Vechtroute: Tussen Rode brug en David van Mollemstraat. Er lag een met de buurt afgestemd VO, vervolgens werd duidelijk dat de kademuren er zo slecht aan toe waren dat die vervangen moeten worden. Daarmee is het project fietsstraat on hold gekomen. Stadsbedrijven heeft dat vervolgens overgepakkt en gaat het nu inclusief vervanging riolering oppakken. Statdocument voor deze integrale aanpak is in de maak en ter vaststelling naar het college gestuurd voor het zomerreces.

Openbaar vervoer:

- OV- Alliantie: We werken vanuit de OV-Alliantie samen met de Provincie Utrecht aan de verbetering van het openbaar vervoer in samenhang met verstedelijking. Voor 2024 ligt de focus op actualisatie en uitwerking van beleid en strategie, vanuit de volgende aanpak:

- Principes OV-Alliantie
- Ontsluitingsconcept Merwedekanaalzone
- Faseringsconcept wiel-met-spaken
- Gebiedsuitwerking U-link en U-liner (corridoraanpak)
- Toegankelijkheid bushaltes: Verbeteren van de toegankelijkheid van 15 bushaltes. Uitvoering 2023 en 2024.
- Doorstromingsmaatregelen OV: scenario's aanpassing aan de kruising Herculeslaan-Laan van Maarschalkerweerd-Weg tot de Wetenschap worden uitgewerkt.
- Vervoerplan 2024: In 2024 aanpassingen als gevolg van Vervoerplan 2024.
- No reget-maatregelen openbaar vervoer:
- Europalaan-Zuid: [IPvE-FO](#) is vastgesteld. We werken nu aan VO. Uitvoering na zomer van 2024.
- OV verbinding Overvecht – USP: IPvE-FO wordt opgesteld.

Auto:

- Westelijke Stadsboulevard: deel tussen Majellaknoop en Marnixbrug is volop in uitvoering. Het deel van de Majellaknoop is nog niet aanbesteed vanwege vertraging van de gebiedsontwikkeling. In en rond de zomer worden de Cartesiusweg, Lessinglaan, Haydnlaan en Pijperlaan uitgevoerd. In het najaar van 2023 is de Westelijke Stadsboulevard gereed met uitzondering van de Majellaknoop. De sloop/nieuwbouw van de woningen van Mitros en Portaal is vertraagd, waardoor we op zijn vroegst in Q2 2024 met de uitvoering van de Majellaknoop kunnen starten.
- Socrateslaan: is vertraagd, we starten op zijn vroegst in Q1 2024 met de uitvoering.
- Europalaan Noord: werken aan de aanbesteding, begin 2024 starten we met de uitvoering.
- De Kanaalstraat leveren we begin 2024 op, daarna starten we met de herinrichting van de Damstraat. In 2025 oplevering gehele project.
- Amsterdamsestraatweg: We werken aan de aanbestedingsaanpak en begin 2024 starten uitvoering.
- Knip Catharijnesingel: begin 2024 uitvoering
- Doorsteek Papendorp: project is nog niet gestart i.v.m. samenhang ontwikkeling Merwedekanaalzone.
- Afslagverbod Oudenoord -Kaatstraat is in voorjaar opgeleverd. N.a.v. verzoek bewoners Pijlsweerd om verdere aanpak Oudenoord (m.n. vergroening) is hier nu geen budget voor anders dan dat 0,7 Mln resteert voor de tweede fase herinrichting kruispunt Oudenoord – Kaatstraat waarbij ook vergroening plaatsvindt.

Reactie op inbreng GL:

NRU: Reactie op vraag GL (Gevolgen besluit Minister om gereserveerde gelden NRU te schrappen voor plannen kleine verbeteringen en onderhoud op korte termijn en aanpak op wat langer termijn):

Antwoord conform BOL-Raadsbrief: Tijdens het BOL heeft lenW kenbaar gemaakt dat voor regio Utrecht geldt dat de rijksbijdrage aan de Noordelijke randweg Utrecht (NRU) en het knooppunt Hoevelaken op de lijst staan van de te pauzeren projecten. De effecten van deze heroriëntatie op de specifieke projecten in regio Utrecht zijn nu nog niet duidelijk. In aanloop naar het BO MIRT van dit najaar brengt lenW de te maken afwegingen op projectniveau nader in beeld en bespreekt dit met de regio's. Wij bereiden ons als regio op deze gesprekken voor, waarbij ons coalitieakkoord duidelijk richting geeft aan de toekomstige NRU. De oversteekbaarheid ervan, de leefbaarheid, en de bereikbaarheid van Overvecht staan voorop. Ook beschouwen we wat de heroriëntatie eventueel betekent voor het pakket aan korte termijn maatregelen waar wij nu aan werken. Na de zomer informeren wij u over de stand van zaken van de uitwerking van deze korte termijnmaatregelen en wanneer we een voorstel met dit pakket aan uw Raad voorleggen. Voor de lange termijn beschouwen we de NRU ook vanuit het perspectief van het ARU.

De mogelijkheden om minder vrijblijvend afspraken te maken met grote werkgevers en scholen/universiteit (ook relatie met het alternatieve plan Ring Utrecht):

Het rapport wordt na de zomer naar de Raad gestuurd. We gaan dan onderzoeken of de maatregelen die in het rapport staan gebruikt kunnen worden om als vraagsturingsmaatregel mee te nemen voor de berekeningen van het alternatieve plan. Zoals we nu kunnen overzien zou alleen de normerende regel een echt dwangmiddel zijn om rekening mee te houden.

Daarnaast zijn we met Goedopweg in gesprek over samenwerking voor het alternatieve plan. Zo kan het bijvoorbeeld interessant zijn om een gebiedsaanpak te beginnen in Zeist om te zorgen voor minder verkeer over de A27 in de spits omdat meer mensen in Zeist gaan fietsen of met het openbaar vervoer. Het gaat dan uiteraard wel over stimulerende maatregelen en geen dwang.

Forse bezuiniging op duurzame mobiliteit van 5 miljoen euro. Graag een politieke reflectie op de gevolgen.

Straks ook weer trap op?

1. Zoals in de voorjaarsnota is opgenomen landt de bezuiniging van 5 miljoen euro op de nog niet geprogrammeerde middelen schaa sprong fiets (extra middelen die bij het coalitieakkoord zijn toegekend). In de voorjaarsnota is tevens opgenomen dat dit betekent dat we minder middelen beschikbaar hebben om de door de Raad vastgestelde doelen van het mobiliteitsplan 2040 te realiseren. Dat betekent concreet dat de bereikbaarheid onder druk komt te staan en we minder kunnen investeren in de maatregelen van de schaa sprong fiets en in fietsenstallingen zoals op de stations Overvecht, Vaartsche Rijn en Leidsche Rijn, en uitrol rekken/ trossen in de vooroorlogse wijken. Daarmee gaat het langer duren voordat noodzakelijke investeringen worden gerealiseerd.
2. Aangezien er bij de integrale afweging ervoor is gekozen om voor het tekort op de reguliere begroting (door bijv. cao-stijgingen en inzet op extra beleidsimpulsen) kan er bij een volgende integrale afweging indien middelen beschikbaar zijn, er ook voor worden gekozen om een extra impuls toe te kennen aan bereikbaarheid.