Bundel - Commissie Leefomgeving van 4 juni 2026

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 4 juni 2026

3 Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat
Wethouder: Maatoug, beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 120 minuten
Geagendeerd door GroenLinks/PvdA, Student & Starter, VVD, Volt, UtrechtNu!, Partij voor de Dieren, D66, Stadsbelang Utrecht, ChristenUnie, CDA en Utrecht Solidair.
Op 13 februari heeft de raad de brief Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort gekregen. Ondanks de goede tussentijdse maatregelen van de gemeente, blijkt uit de brief en het onderzoek van bureau DTV dat er meer maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid van de Draaiweg en de David van Mollemstraat en omstreken structureel te verbeteren. De agenderende partijen gaan graag met elkaar en het college in debat hoe de verkeersveiligheid van dit gebied kan worden verbeterd.

- Dossier 5297 voorblad
- Raadsbrief Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort
- Rapportage DTV Verkeersveiligheid David van Mollemstraat-Draaiweg
- Bijlage 1 Resultaten verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat
- Bijlage 2 Aanpak Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort
- Bijlage 3 Achtergrond overzicht verkeersplannen Noordwest
- A192 Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg
- Raadsbrief Voortgang Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort

4 Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop
Wethouder: Maatoug, beleidsterrein: Energie en klimaat
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Geagendeerd door D66, Volt, VVD, GroenLinks/PvdA, ChristenUnie en Partij voor de Dieren.
De aansluitstop op het elektriciteitsnet heeft grote gevolgen voor het bouwen van woningen en voorzieningen en voor de verduurzaming en economische ontwikkeling in onze stad.
Insteek van het debat is (onder meer):
Welke maatregelen de gemeente nú en op de langere termijn kan treffen om het stilvallen van woningbouw en voorzieningen zoveel mogelijk te voorkomen, waaronder versnelling van netuitbreiding, netbewust bouwen en tijdelijke/flexibele oplossingen.
De rol van de gemeente in voorbereiding op de aansluitstop, inclusief gebiedsaanpak, afspraken met netbeheerders en communicatie richting doelgroepen.
Hoe om te gaan met onze bouwambities, gezien de onzekerheden die de tijdelijke aansluitstop met zich meebrengt
Weerbaarheid van de stad: hoe verlagen we de risico's op grootschalige en langdurige stroomuitval en borgen we dat cruciale functies blijven draaien, in samenhang met het gemeentelijke programma Weerbaarheid.
Het doel is om het college en elkaar te bevragen op concrete keuzes en prioritering, zodat Utrecht voorbereid is en de gevolgen voor toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk beperkt blijven.

- Dossier 5334 voorblad
- Raadsmemo Afkondiging aansluitpauze regio Utrecht
- Raadsbrief Impactanalsye aansluitstop
- Samenvatting Impactanalyse aansluitstop netcongestie 2026
- Rapport Impactanalyse aansluitstop netcongestie 2026 (openbare versie)
- Beantwoording SV2026 nr 41 over Netcongestie

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer 5297

Vergaderdatum 4 juni 2026

Agendapunt 3

Titel Verbeteren Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	16 april 2026
Commissie Leefomgeving	**4 juni 2026**

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Gerard Verrijn Stuart	**Datum**	13 februari 2026
E-mail	g.verrijnstuart@utrecht.nl	**Kenmerk**	34044161
Type brief	Actualiteit	**Onderwerp**	Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en start verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort
Bijlage(n)	4	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over twee samenhangende trajecten in de Noordpoort, het gebied ten noordwesten van de binnenstad van Utrecht tussen de Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Brailledreef en de Talmalaan:

- De uitkomsten van het verkeersveiligheidsonderzoek op de Draaiweg en de David van Mollemstraat;
- De start van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Naar aanleiding van het dodelijk verkeersongeval op de Draaiweg op 1 februari 2025 en de zorgen van bewoners over de verkeersveiligheid in dit gebied, hebben we een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren (zie voor meer informatie Raadsbrief Toezeggingen verkeersveiligheid uit juli 2025). De uitkomsten daarvan laten zien dat de huidige inrichting onvoldoende aansluit op het intensieve gebruik door auto's, fietsers en voetgangers. Met name op de kruispunten leidt de combinatie van hoge verkeersdruk, snelheidsverschillen en veel oversteekbewegingen tot verhoogde risico's.

Op dinsdagavond 10 februari 2026 hebben wij de uitkomsten van het onderzoek en de voorgenomen maatregelen toegelicht tijdens een bewonersbijeenkomst. Bewoners konden daar vragen stellen, zorgen delen en met het projectteam en de wethouder in gesprek gaan over het vervolg. De opgehaalde signalen en suggesties nemen wij mee in het vervolgtraject en bij de verdere uitwerking van de maatregelen.

De volgende maatregelen zijn op de korte termijn in uitvoering. Op 10 juli 2026 voeren wij versneld 30 km/uur in op alle wegen in Utrecht, die op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/uur kennen en geen vrijliggende fietspaden hebben. Dit betekent dat de maximumsnelheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat van 50 naar 30 km/uur gaat. Daarnaast werken we maatregelen uit die, waar mogelijk, dit najaar al kunnen worden gerealiseerd (binnen het door uw raad beschikbaar gestelde budget via amendement A25/192 Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg). Het betreft o.a. het aanpassen van de verkeersregelinstallaties op de kruisingen Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan en enkele kleine maatregelen op laatstgenoemde kruising. Hiermee verbeteren we de zichtbaarheid van - en de oversteekbaarheid voor – fietsers en voetgangers en sturen we op de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de route Draaiweg – David van Mollemstraat, passend bij een maximumsnelheid van 30 km/uur.

In bijlage 1 hebben we het door verkeersbureau DTV uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de meest ingrijpende en structurele veiligheidsverbeteringen op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht alleen goed en veilig

uitvoerbaar zijn als de intensiteit van het autoverkeer op deze route substantieel afneemt van nu gemiddeld 11.000 motorvoertuigen per etmaal naar gemiddeld circa 6.000 motorvoertuigen. Dit betekent dat om de meest optimale variant in uitvoering te brengen, randvoorwaardelijke maatregelen nodig zijn.

In het onderzoek heeft DTV een voorkeursvariant opgesteld, waarmee de verkeersveiligheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat significant verbetert. Deze variant gaat uit van menging van fiets- en gemotoriseerd verkeer op een aantal kruisingen van de Draaiweg en de David van Mollemstraat. Vooral de kruisingen met de Zeedijk en de Lauwerecht zijn hierbij belangrijk vanwege de vele overstekende fietsers.
We kunnen ons vinden in het advies van DTV en dat betekent dus ook dat die variant de voorkeur heeft. Effectief de verkeersdruk verminderen is echter randvoorwaardelijk. Dat betekent dat we in beeld brengen hoe we de verkeersdruk op de route Draaiweg kunnen verlagen om daarmee realisatie van de maatregelen uit variant 1 mogelijk te maken. Dit onderzoek naar maatregelen om de verkeersstromen in het gebied te verminderen voeren we uit in de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

In deze verkenning onderzoeken we hoe we het gebied Noordpoort leefbaarder en verkeersveiliger kunnen maken en meer verblijfskwaliteit kunnen geven, en hier concrete maatregelen voor uit te werken. We bekijken daarvoor onder andere hoe we het gebiedsvreemde autoverkeer kunnen terugdringen, in samenhang met de ontwikkelambities in het gebied en de opgave voor een hoogwaardige OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Overvecht.

We hadden als college graag nu al de beslisinformatie gehad om de keuzes te kunnen maken, maar gezien de groei in aantallen zoals ook blijkt uit het DTV onderzoek, zijn varianten die gebaseerd zijn op de drukkere verkeerssituatie essentieel. In bijlage 2 informeren we u nader over de aanleiding, aanpak en scope van de verkenning Noordpoort. Daarbij hoort bijlage 3 waarin een historisch overzicht is opgenomen van de achtergrond van de verkeersplannen in Noordwest.

Onderstaand gaan we eerst verder in op de resultaten van het verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat. Vervolgens gaan we in op de verkenning van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. Tot slot geven we aan welke vervolgstappen we gaan nemen om de verkeersveiligheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat te verbeteren en welke planning daarbij hoort.

Resultaten verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat
Bureau DTV concludeert dat de huidige inrichting van beide wegen onvoldoende aansluit op zowel de huidige verkeersintensiteiten als op het toekomstbeeld met een GOW30-profiel (gebiedsontsluitingsweg). Dit leidt tot een duidelijke mismatch tussen vorm, functie en gebruik, in strijd met de principes van Duurzaam Veilig. Hoge verkeersdruk, interactie met openbaar vervoer en frequente oversteekbewegingen creëren complexe situaties, waarin gewenst verkeersgedrag niet vanzelfsprekend is en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers niet wordt gegarandeerd. Grote verschillen in snelheid en massa tussen verkeersdeelnemers vergroten de kans op (bijna) ongevallen en ondermijnen de principes van homogeniteit en vergevingsgezindheid. Bureau DTV geeft aan dat een herinrichting noodzakelijk is om functie, gebruik en veiligheid weer in balans te brengen.

Aanbevelingen
Op basis van bovenstaande conclusies heeft bureau DTV de volgende vier varianten ontwikkeld:
1. Een GOW30-profiel met fietsstroken, waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn *gemengd* op alle kruispunten van de David van Mollemstraat en de Draaiweg en *gescheiden* op de kruising David van Mollemstraat/Westerdijk;
2. Een GOW30-profiel met fietsstroken, waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn *gescheiden* op de kruispunten van de David van Mollemstraat met de Zeedijk en de Westerdijk en het kruispunt Draaiweg/Lauwerecht en *gemengd* op de overige kruispunten;
3. Een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad;
4. Een GOW30-profiel met aanliggende eenrichtingsfietspaden.

DTV heeft de eerste variant als voorkeursvariant bestempeld. Deze variant zorgt voor de meeste verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers op de Draaiweg en de David van Mollemstraat, terwijl de kwaliteit van de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk behouden blijft. Deze variant sluit ook het beste aan op het profiel van een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) (conform het Mobiliteitsplan 2040) met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Door op alle kruispunten te kiezen voor menging (met dominantie van fietsverkeer), kruispuntplateaus en bredere middengeleiders ontstaat een consistenter en herkenbaarder verkeersbeeld in vergelijking met de overige varianten. De lagere snelheden en betere zichtlijnen leiden tot meer vergevingsgezindheid en homogeniteit, dat vooral bij de hoge dichtheid aan verkeersdeelnemers op de kruispunten extra verkeersveiligheidswinst oplevert. Deze extra winst zit niet zozeer in één afzonderlijke maatregel, maar in de samenhang en consequentheid van het ontwerp.

Met de realisatie van de maatregelen in deze variant creëren we de meeste verkeersveiligheidswinst. Deze variant heeft daarmee onze voorkeur. Realisatie van de maatregelen uit deze variant past binnen het door uw raad via het amendement beschikbaar gestelde bedrag van 750.000 euro.
In bijlage 1 van deze brief beschrijven we de in deze variant opgenomen maatregelen.

Realisatie variant 1 kan alleen bij minder autoverkeer
Het DTV-onderzoek adviseert variant 1 als het meest passend voor de Draaiweg en de David van Mollemstraat, uitgaande van het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in combinatie met het realiseren van een geloofwaardige weginrichting volgens het wegprofiel van een gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Het bureau geeft daarbij ook duidelijk aan dat dit alleen mogelijk is als het huidige aantal gemotoriseerd verkeer per etmaal op beide wegen daalt van de huidige circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal naar circa 6.000 mvt/etmaal. Realisatie van een deel van de maatregelen in deze variant is met de huidige aantallen gemotoriseerd verkeer niet mogelijk. De beperkt beschikbare ruimte bij de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht in combinatie met de huidige hoge aantallen gemotoriseerd verkeer, maken dat de geadviseerde maatregelen om beide kruisingen aan te passen (uitgaande van het principe van menging van verkeer) niet verkeersveilig zijn en niet goed gerealiseerd kunnen worden. Dit is een van de aanleidingen waarom we starten met de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. In deze verkenning gaan we onderzoeken hoe we de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Noordpoort kunnen verbeteren onder andere door de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer in dit deel van de stad verder terug te dringen.

Vervolgstappen en planning

Kruispunten Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan
Het verkeersveiligheidsonderzoek laat zien dat de door bureau DTV geadviseerde maatregelen op de kruispunten Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan ook met de huidige aantallen motorvoertuigen gerealiseerd kunnen worden. Deze maatregelen werken we de komende maanden uit tot een ontwerp en realiseren we dit najaar.

Kruispunten David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht
Het onderzoek laat ook zien dat de maatregelen om de verkeersveiligheid op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht te verbeteren alleen te realiseren zijn als we het aantal motorvoertuigen op deze route eerst weten te verlagen van circa 11.000 naar 6.000 mtv/etmaal. Alleen bij het mengen van gemotoriseerd en fietsverkeer op deze kruisingen is het mogelijk de rijbaan te versmallen en de weg wat te verleggen, waardoor een beter zicht ontstaat vanuit de Lauwerecht op de kruising. Menging van verkeer kan echter alleen verkeersveilig als het aantal motorvoertuigen flink kan worden verlaagd. Hiervoor zijn we afhankelijk van de resultaten uit de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Juist op de kruispunten David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht is een snelle verbetering van de verkeersveiligheid echter ook noodzakelijk. We onderzoeken daarom op dit moment welke verbetermaatregelen hier op korte termijn mogelijk zijn in afwachting van de resultaten van de verkenning. Hierbij kijken we naar het optimaliseren van de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Oudenoord/David van Mollemstraat, de mogelijke gefaseerde invoering van variant 1 en de mogelijke plaatsing van tijdelijke drempels aan weerszijde van de Vechtbrug, gericht op snelheidsremming van het gemotoriseerde verkeer.

Met de realisatie van bovengenoemde maatregelen in combinatie met de invoering van 30 km/uur op de David van Mollemstraat en de Draaiweg deze zomer verbeteren we de verkeersveiligheid op beide wegen.

We zijn gestart met de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. We gaan in het voorjaar de omgeving betrekken, zodat we in de zomer de concept varianten in beeld hebben. Na de zomer verwachten we de eerste resultaten van de verkenning te hebben, zodat we eind van dit jaar het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort af kunnen ronden. In Q1 2027 kan dan besloten worden over het Ruimtelijk Toekomstperspectief.

We informeren u voor de zomer over de nader onderzochte maatregelen, waarmee we de verkeersveiligheid op de David van Mollemstraat en de Draaiweg op korte termijn gaan verbeteren en de daarbij te volgen planning. Ook informeren we u dan over de voortgang van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Rapport

Verkeersveiligheid David van Mollemstraat - Draaiweg

Gemeente Utrecht

COLOFON

Titel:	Verkeersveiligheid David van Mollemstraat - Draaiweg
Subtitel:	Gemeente Utrecht
Opdrachtgever:	Gemeente Utrecht Gerard Verrijn Stuart
Opdrachtnemer:	DTV Kim de Wit en Marcel Willekens
Datum:	12-2-2026
Kenmerk:	250222/KWi
Status rapport	DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding en doelstelling 4
1.2 Aanpak 5
1.3 Leeswijzer 5

2 Achtergrond en beleidscontext 6
2.1 Ligging studiegebied 6
2.2 Ontwikkeling en eerdere maatregelen 6
2.3 Beleidsmatige context en toekomstige ontwikkelingen 7

3 Onderzoeksopzet en resultaten 8
3.1 Participatie en beleving 8
3.2 Ongevallenanalyse 10
3.3 Mechanische verkeerstellingen 11
3.4 Snelheidsmetingen 15
3.5 Floating Car Data 15
3.6 Herkomst- en bestemmingsanalyse (TomTom-data) 15
3.7 Bevindingen verkeersveiligheidsschouw 18
3.8 Bevindingen verkeersregeltechnische schouw 21
3.9 Cameraonderzoek en conflictobservaties 22

4 Integrale verkeersveiligheidsanalyse 29

5 Oplossingsrichtingen 32
5.1 Inrichting wegvak Westerdijk - Talmalaan 32
5.2 Uitwerking op trajectniveau: twee varianten 35
5.3 Uitgangspunten kostenraming 46

6 Conclusies en aanbevelingen 47
6.1 Conclusies 47
6.2 Aanbevelingen 49

Bijlage A Petitie buurtbewoners 51
Bijlage B Overzicht verkeersmetingen 59
Bijlage C Uitsnede bestaande situatie met maatvoering 61
Bijlage D Variant 1: GOW30, fietsstroken en mengen bij de kruispunten op hele traject 63
Bijlage E Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht 65
Bijlage F Kostenraming variant 1 67
Bijlage G Kostenraming variant 2 68

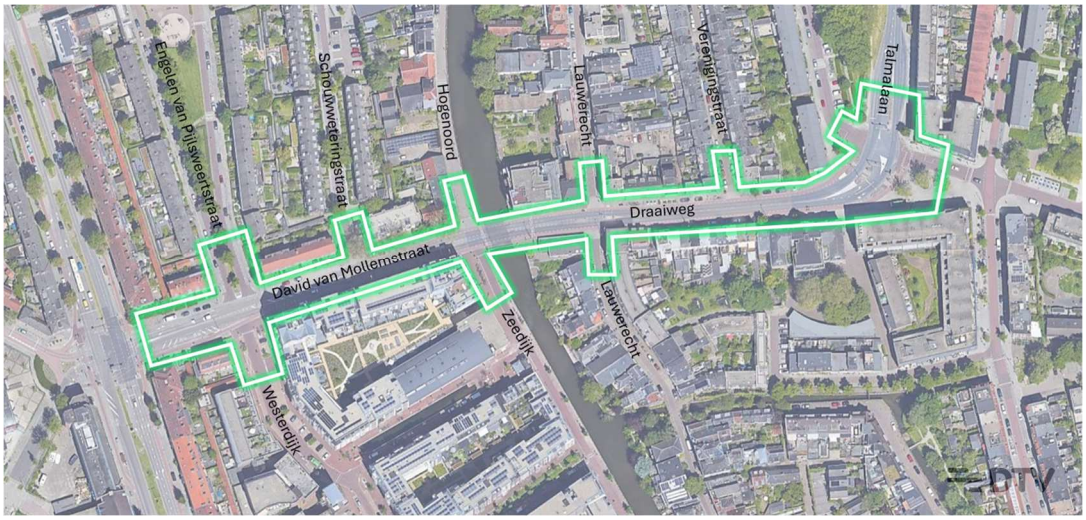
1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 1 februari 2025 heeft zich op het kruispunt Lauwerecht – Draaiweg een dodelijk verkeersongeval voorgedaan. Dit incident heeft geleid tot maatschappelijke onrust en een petitie met circa 1.800 ondertekenaars (zie bijlage A), waarin de gemeente Utrecht is verzocht om een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de verkeersveiligheid op de route David van Mollemstraat – Draaiweg. De gemeente heeft gehoor gegeven aan deze oproep en heeft DTV gevraagd om dit verkeersveiligheidsonderzoek uit te voeren.

Studiegebied

Het studiegebied omvat de route David van Mollemstraat – Draaiweg, inclusief de kruispunten met de Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan. Het kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat is meegenomen vanwege de duidelijke invloed op de verkeersafwikkeling. Het studiegebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1 Studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

Doel van het verkeersveiligheidsonderzoek

Het verkeersveiligheidsonderzoek heeft tot doel de verkeersveiligheid binnen het studiegebied integraal inzichtelijk te maken en te beoordelen waar zich risico's of knelpunten voordoen. Op basis van het verkeersveiligheidsonderzoek moeten concrete maatregelen worden voorgesteld om op korte termijn de verkeersveiligheid in het studiegebied te verbeteren, rekening houdend met het faciliteren van de bestaande verkeersstromen.

1.2 Aanpak

De aanpak van het verkeersveiligheidsonderzoek is gericht op het verkrijgen van een actueel en volledig beeld van de verkeersveiligheid binnen het studiegebied. Daartoe zijn zowel objectieve als subjectieve gegevens verzameld en geanalyseerd. De volgende onderdelen zijn uitgevoerd:

- **Dataverzameling**: actuele gegevens over verkeersintensiteiten, snelheden, ongevallen en herkomst-bestemmingsrelaties op basis van mechanische tellingen (telslangen), Floating Car Data (FCD), V-Logdata en VIAStat. Het totaaloverzicht van deze verkeersmetingen, inclusief het cameraonderzoek, is opgenomen in bijlage B.
- **Cameraonderzoek en conflictanalyse**: inzet van twee camera's bij de kruispunten Draaiweg – Lauwerecht en Draaiweg – Hogenoord – Zeedijk voor 7x24 uur registratie. De beelden zijn geanalyseerd door getrainde videoanalisten om (risicovol) verkeersgedrag en (potentiële) conflictsituaties te identificeren.
- **Schouw van de verkeerssituatie**: uitvoering van een verkeersveiligheidsschouw door twee gecertificeerde verkeersveiligheids auditoren en een verkeersregeltechnische schouw gericht op de werking en afstelling van de verkeerslichten.
- **Schouw en gesprekken met bewonersgroep**: bij de verkeersveiligheidsschouw was tevens de bewonersgroep aanwezig die de petitie heeft ingediend. Met deze groep hebben ook meerdere gesprekken plaatsgevonden om hun zorgen en inzichten over de verkeerssituatie nader te bespreken.
- **Subjectieve verkeersveiligheid**: online enquête via Mappinion, waarmee bewoners en weggebruikers knelpunten en verbeterpunten op een digitale kaart konden aangeven. Aanvullend is ook het overzicht van de in de afgelopen jaren bij de gemeente ontvangen verkeersveiligheidsmeldingen geanalyseerd.
- **Beleidsmatige context**: analyse van relevante beleidsdocumenten, waaronder het gemeentelijke Mobiliteitsplan 2040 en de relatie met '30 km impuls' (het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/uur op veel wegen in de stad).

De resultaten zijn integraal beoordeeld, waarbij rekening is gehouden met de functie van de wegen (en de opwaardering naar GOW30), de inrichting ervan, het feitelijke gebruik, Human Factors[1] en de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers. Hierbij is gebruik gemaakt van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en richtlijnen uit diverse CROW-publicaties waaronder de ASVV en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft het integrale verkeersveiligheidsonderzoek voor de David van Mollemstraat en Draaiweg in de gemeente Utrecht. Hoofdstuk 2 gaat in op de beleidsmatige aspecten en achtergronden. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van alle uitgevoerde onderzoeken, waarna in hoofdstuk 4 de integrale verkeersveiligheidsanalyse wordt uitgewerkt. In hoofdstuk 5 zijn de ontwerpen voor de wegvakken en kruispunten uitgewerkt. De rapportage wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 6.

[1] Human Factors verwijst naar de studie van hoe mensen zich gedragen en beslissingen nemen in het verkeer, inclusief hun perceptie, reactiesnelheid, aandacht, risicoperceptie en interactie met de omgeving. In verkeerskundig onderzoek helpt dit begrip te begrijpen waarom verkeersdeelnemers bepaalde keuzes maken en waar veiligheidsrisico's ontstaan.

2 Achtergrond en beleidscontext

2.1 Ligging studiegebied

Het studiegebied (zie figuur 2.1) ligt in het noordwestelijke deel van de stad Utrecht, in de wijken Pijlsweerd en Lauwerecht en in nabijheid van de Vogelenbuurt. De route vormt een belangrijke stedelijke schakel tussen de noordelijke stadswijken en het centrum van Utrecht. Hierdoor vervult deze route zowel een lokale ontsluitingsroute als een verbindingsfunctie voor gemotoriseerd verkeer richting de Kardinaal de Jongweg.

Onderdeel van het studiegebied is de brug over de Vecht ter hoogte van de Draaiweg. Doordat alternatieve oeververbindingen (door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kaatstraat, vooral richting het oosten) op korte afstand ontbreken, is de Draaiweg de enige verbinding richting het centrum in dit gedeelte van de stad. Al het verkeer wordt hier samengebracht op een relatief smal profiel. De omgeving van het studiegebied kent een mix van functies: woningen, scholen, OV-haltes, belangrijke fietsverbindingen en overige buurtvoorzieningen. In de praktijk zorgt deze menging van functies voor een continue aanwezigheid van verschillende typen weggebruikers.



Figuur 2.1 Ligging studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

2.2 Ontwikkeling en eerdere maatregelen

De druk op de route is afgelopen jaren versterkt door diverse infrastructurele ingrepen in de directe omgeving. Een belangrijke (en recente) ontwikkeling is het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat, onderdeel van de Verkeersstudie Noordwest (vastgesteld op 29 mei 2020) en later opgenomen in het Mobiliteitsplan Utrecht 2040. Dit besluit richtte zich op het verminderen van doorgaand verkeer door de buurten Vogelenwijk, Tuinwijk, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt en het vergroten van de leefbaarheid.

Het gevolg is dat een groter deel van het verkeer zich sindsdien via de David van Mollemstraat en de Draaiweg verplaatst richting de Kardinaal de Jongweg. Uit modelmatige berekeningen blijkt dat door het afslagverbod in 2030 in totaal 2.400 extra motorvoertuigen per etmaal op de David van Mollemstraat en de Draaiweg werden verwacht (bron: *IPvE_FO Herinrichting kruispunt Oudenoord-Kaatstraat* (30 november 2020)). Hoewel de route als verbindingsweg naar het centrum is aangemerkt (zie paragraaf 2.3) vroeg deze toename om nevenmaatregelen om het langzaam verkeer zich voldoende verkeersveilig over de route te laten verplaatsen.

Bij de planvorming voor het afslagverbod is bovendien overleg gevoerd met bewoners. Volgens de gemeente heeft hun inbreng ook geleid tot aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid op de David van Mollemstraat en de Draaiweg te verbeteren. Zo zijn de huidige fietsstroken en de oversteekvoorzieningen met middeneiland verbeterd door deze te verbreden. Voor de oversteekvoorzieningen betreft dit de kruispunten met de Zeedijk, de Lauwerecht en de Verenigingstraat. Deze werkzaamheden zijn in april 2023 afgerond.

Na de uitvoering van deze maatregelen bleven echter zorgen bestaan over de toename van verkeersdruk en geluidhinder. Uit monitoring door de gemeente Utrecht blijkt dat het afslagverbod heeft geleid tot een verschuiving van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal naar deze route. Daarmee liggen de verkeersintensiteiten op een niveau dat vergelijkbaar is met andere stedelijke verbindingswegen in Utrecht, maar hoger dan verwacht.

Tot slot is sinds 1 februari 2025 bebording geplaatst om automobilisten te attenderen op overstekende fietsers en voetgangers ter hoogte van de kruispunten met de Zeedijk en de Lauwerecht. Daarnaast zijn op het wegdek attentiemarkeringen (bliksemschichten) aangebracht met hetzelfde doel. In november 2025 is bovendien een tijdelijke flitspaal geplaatst, met als doel het naleefgedrag ten aanzien van de maximumsnelheid te verbeteren.

Gebiedsgerichte multimodale netwerkstudie Noordpoort
De gemeente streeft ernaar dat de verkeersbelasting op de route David van Mollemstraat – Draaiweg op de langere termijn afneemt. Sinds de openstelling in april 2023 monitort de gemeente actief de verkeersstromen op en rond de Oudenoord, om te beoordelen in hoeverre het ingestelde afslagverbod het beoogde effect bereikt en welke gevolgen dit heeft voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. Daarnaast is in het najaar van 2025 een bredere netwerkstudie voor de lange termijn gestart, gericht op het verbeteren van de verdeling van verkeersstromen in dit deel van Utrecht. In deze studie worden mogelijke maatregelen verkend om de verkeersstromen van het gemotoriseerd verkeer anders te sturen en gebiedsvreemd autoverkeer minder door het studiegebied te laten rijden.

2.3 Beleidsmatige context en toekomstige ontwikkelingen

In het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht wordt ingezet op het geleiden van doorgaand verkeer via hoofd- en verbindingswegen, zodat woonwijken worden ontlast en actieve mobiliteit, lopen en fietsen, meer ruimte krijgt. De route David van Mollemstraat – Draaiweg is in het Mobiliteitsplan 2040 aangemerkt als verbindingsweg naar het centrum, met een functie om verkeer uit de wijken en het centrum te bundelen en richting de Ring te geleiden. Op dergelijke wegen geldt doorgaans een snelheidsregime van 30 of 50 km/uur, afhankelijk van de verkeersfunctie en de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. In de huidige situatie geldt momenteel een maximumsnelheid van 50 km/uur op de David van Mollemstraat – Draaiweg en is geen sprake van vrijliggende fietspaden.

De route David van Mollemstraat – Draaiweg is onderdeel van het programma ’30 km impuls’, waarmee de gemeente vanaf medio 2026 op vrijwel alle wegen zonder vrijliggend fietspad de snelheid verlaagt naar 30 km/uur. Bij deze versnelde invoering van 30 km/uur is sprake van een beperkt pakket aan fysieke maatregelen, bestaande uit het aanbrengen van markering en belijning en het plaatsen van bebording. Het verlagen van de snelheidslimiet is een beleidsinstrument dat niet alleen de verkeersveiligheid vergroot, maar ook bijdraagt aan een betere ruimtelijke kwaliteit en gunstig is voor de luchtkwaliteit en geluidshinder. Een lagere snelheid maakt het mogelijk om verkeerssoorten veiliger te mengen en vergroot de overlevingskans bij ongevallen. De invoering van 30 km/uur op deze route biedt kansen om de verkeersveiligheid substantieel te verbeteren.

3 Onderzoeksopzet en resultaten

In dit hoofdstuk zijn de verschillende onderzoeksmethoden en de bijbehorende resultaten van de (verkeers)onderzoeken weergegeven die hebben plaatsgevonden. De resultaten van de digitale vragenlijst, ongevallenanalyse, intensiteits- en snelheidsmetingen, Floating Car Data (FCD), herkomst- en bestemmingsanalyse, verkeersveiligheidsschouw, verkeersregeltechnische schouw en het cameraonderzoek zijn in de volgende paragrafen uiteengezet. Door de resultaten van de verschillende onderzoeken te combineren ontstaat een breed beeld van de verkeersveiligheidssituatie in het studiegebied. Dit wordt in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt.

3.1 Participatie en beleving

Om een compleet beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in het studiegebied, is bewust gekozen voor een aanpak waarin de ervaringen en percepties van bewoners en gebruikers worden meegenomen. Er is een digitale enquête uitgezet via Mappinion, waarmee respondenten de mogelijkheid kregen om hun dagelijkse ervaringen, zorgen en verbetersuggesties te delen en locatie specifieke knelpunten aan te geven.

De betrokkenheid was groot: 319 respondenten hebben de vragenlijst volledig ingevuld en gezamenlijk ruim 1.280 prikkers geplaatst. De hoge respons wijst op een breed draagvlak en een sterke mate van betrokkenheid bij de verkeersveiligheid in het studiegebied.

Resultaten vragenlijst DTV

Uit de resultaten blijkt dat een groot deel van de respondenten zich regelmatig onveilig voelt op de route, met name als fietser of voetgangers. De meest genoemde oorzaken voor het ervaren van verkeersonveiligheid zijn:

- Onveilige en onoverzichtelijke oversteekplaatsen;
- Drukte van gemotoriseerd verkeer in het studiegebied;
- Hardrijdend gemotoriseerd verkeer (zowel auto's als bussen);
- Smalle fietsstroken en rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
- Automobilisten en bussen die (deels) gebruikmaken van de fietsstroken;
- Gevaarlijk inhaalgedrag van gemotoriseerd verkeer;
- Beperkte zichtlijnen en hiermee onvoldoende zicht op andere (kwetsbare) weggebruikers.

Respondenten konden in de enquête maximaal drie locaties aanwijzen die zij als onveilig ervaren. Per prikker moest vervolgens een specifieke reden van onveiligheid worden geselecteerd. Alle geplaatste prikkers zijn gebundeld in clusters, zoals weergegeven in figuur 3.1. Per cluster is de top-3 meest genoemde knelpunten weergegeven.

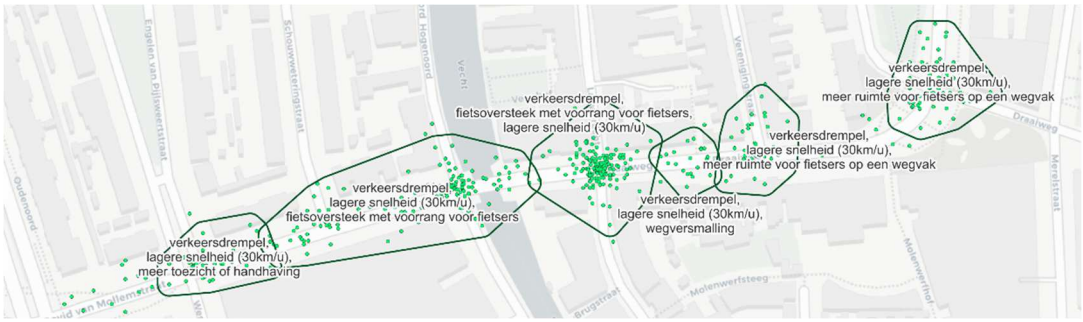


Figuur 3.1 Top-3 gemelde knelpunten per cluster in het studiegebied

Ook konden respondenten suggesties doen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Veelgenoemde verbetersuggesties zijn:

- Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen;
- Het verminderen van de drukte van gemotoriseerd verkeer;
- Het geloofwaardig invoeren van 30 km/uur;
- Het aanbrengen van veilige oversteekvoorzieningen;
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers;
- Verbeteren van zichtbaarheid op de kruispunten;
- Duidelijkere markering en belijning.

Respondenten konden ook bij deze vraag maximaal drie locaties aanwijzen. Per prikker moest vervolgens een specifieke verbetersuggestie worden geselecteerd. Alle geplaatste prikkers zijn gebundeld in clusters, zoals weergegeven in figuur 3.2. Per cluster is de top-3 meest genoemde verbetersuggesties weergegeven.



Figuur 3.2 Top-3 verbetersuggesties per cluster in het studiegebied

De resultaten laten zien dat een groot deel van de gebruikers de route als onveilig ervaart, vooral vanwege drukte, beperkte ruimte en onoverzichtelijke situaties, met name voor fietsers en voetgangers. Onveilige oversteekplaatsen, hardrijdend verkeer en interacties tussen auto's, bussen en fietsers worden het meest genoemd. Respondenten geven aan behoefte te hebben aan snelheidsverlaging, meer ruimte voor langzaam verkeer en duidelijker ingerichte, veilige oversteken.

Resultaten belevingsonderzoek bewoners

Begin 2025 is, op initiatief van en uitgevoerd door bewoners, een belevingsonderzoek uitgevoerd onder gebruikers van het traject David van Mollemstraat – Draaiweg – Talmalaan. In totaal is deze vragenlijst door 50 respondenten ingevuld. De resultaten van dit belevingsonderzoek laten zien dat respondenten de toegenomen verkeersdrukte op het traject sinds de afsluiting van de Kaatstraat als zeer hoog waarderen. Ook ervaart circa 73% van de respondenten vrijwel dagelijks hinder van verkeerslawaai, trillingen en uitlaatgassen. Het traject wordt omschreven als een "racebaan", met name tijdens rustige momenten op de dag en in de avonduren.

Een groot deel van de respondenten heeft zelf een gevaarlijke situatie meegemaakt: variërend van bijna-aanrijdingen tot incidenten waarbij zij moesten uitwijken voor hardrijdend verkeer of bussen die te dicht langs fietsers passeren. Uit de open antwoorden blijkt dat bewoners vooral de weginrichting en samenloop van verkeersstromen als problematisch ervaren.

Veelgenoemde knelpunten zijn:

- Ongescheiden of te smalle fietsstroken en smalle middengeleiders;
- Hoge rijsnelheden, waarbij de inrichting volgens respondenten hard rijden faciliteert;

- Onveilige oversteekplaatsen, met name bij de Zeedijk en Lauwerecht;
- Interactie tussen bussen, auto's en fietsers, waarbij met name bussen dicht langs fietsers rijden;
- Onoverzichtelijke kruispunten, waaronder de verkeersregeling bij het kruispunt met de Talmalaan in combinatie met roodlichtnegatie.

Respondenten geven aan dat de optelsom van drukte, hoge snelheden, beperkte ruimte en onvoldoende overzicht leidt tot een structureel gevoel van onveiligheid. Wat betreft aanbevelingen gaat de nadruk sterk uit naar structurele snelheidsreductie (30 km/uur) en zichtbare handhaving, aanpak van het doorgaande verkeer en hiermee het terugdringen van de verkeersdrukte, veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers en een heroverweging van de huidige inrichting van het traject.

Vergelijking tussen beide onderzoeken

De resultaten van zowel de Mappinion vragenlijst als het door bewoners geïniteerde belevingsonderzoek laten zien dat volgens de gebruikers van het traject de huidige inrichting en verkeersdrukte leiden tot een structureel gevoel van onveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. De inhoudelijke knelpunten zijn sterk vergelijkbaar: onveilige en onoverzichtelijke oversteeklocaties, interactieproblemen tussen auto's, bussen en fietsers, waarbij met name beperkte laterale afstand wordt benoemd, hoge rijsnelheden en onvoldoende zichtlijnen. Deze overlap versterkt de betrouwbaarheid van de belangrijkste signalen uit beide onderzoeken.

3.2 Ongevallenanalyse

In de periode van 1 juni 2017 tot en met 17 december 2025 zijn in totaal 27 ongevallen[2] geregistreerd. De ongevalsgegevens zijn afkomstig uit VIA Software en gebaseerd op politiedata. De aangewezen locaties van deze ongevallen zijn weergegeven in figuur 3.3. Hierbij valt het kruispunt met de Lauwerecht direct op: van de 27 geregistreerde ongevallen binnen het totale studiegebied hebben er 6 plaatsgevonden op dit kruispunt.



Figuur 3.3 Locaties geregistreerde ongevallen (VIA Statistiek Ongevallen)

[2]Het is belangrijk om op te merken dat VIA-stat een onderregistratie kent: minder ernstige ongevallen, waarbij bijvoorbeeld geen hulpdiensten ter plaatse komen, worden niet altijd door de politie geregistreerd en verschijnen daardoor niet in de dataset.

Van de 27 geregistreerde ongevallen betroffen 19 incidenten uitsluitend materiële schade (UMS), terwijl 7 ongevallen hebben geleid tot letselschade. Van deze 7 ongevallen hebben 3 ongevallen plaatsgevonden bij het kruispunt met de Lauwerecht, één ongeval bij het kruispunt met de Talmalaan, één ongeval bij het kruispunt met de Verenigingstraat en de overige twee ongevallen op een wegvak. Bij één van de 27 ongevallen was sprake van een dodelijke afloop. Wat betreft de toedracht gaat het in 14 gevallen om een flankongeval. Bij 4 incidenten is de exacte aard van het ongeval onbekend. De overige ongevallen betreffen 5 kop-staartbotsingen, 2 frontale aanrijdingen en 2 incidenten waarbij een vast voorwerp is geraakt. 5 van de 6 ongevallen op het kruispunt met de Lauwerecht zijn flank-ongevallen tussen een fietser en een gemotoriseerd voertuig.

3.3 Mechanische verkeerstellingen

Om een kwantitatief beeld te verkrijgen van de verkeersdrukte, snelheden en modaliteitsverdeling in het studiegebied, zijn mechanische verkeerstellingen uitgevoerd op zes strategische locaties binnen het studiegebied. De metingen zijn uitgevoerd met behulp van telslangen die gedurende twee meetreeksen continu data hebben geregistreerd: een aaneengesloten periode van vier weken (30 augustus t/m 30 september 2025) en een aanvullende periode van twee weken (29 oktober t/m 11 november 2025). In deze paragraaf is een beknopte samenvatting opgenomen van de belangrijkste resultaten van de verkeerstellingen over beide meetperioden gezamenlijk. De volledige telgegevens zijn als separate bestanden (Excel) opgeleverd.

Disclaimer: Tijdens de meetperiode hebben wegwerkzaamheden plaatsgevonden die de gemotoriseerde verkeersintensiteiten beïnvloed kunnen hebben. In het eerste weekend van september vonden asfaltonderhoudswerkzaamheden plaats op de Brailledreef, waardoor naar verwachting aanzienlijk meer gemotoriseerd verkeer via de Draaiweg is gereden. Daarnaast zijn gedurende de gehele meetperiode rioolwerkzaamheden uitgevoerd op de Omloop, wat vermoedelijk heeft geleid tot een beperkte toename van het gemotoriseerd verkeer over de Draaiweg.

Gemotoriseerd verkeer

Uit de verkeerstellingen blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 11.000 motorvoertuigen de Draaiweg passeren. In figuur 3.4 is een overzicht gegeven van de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer per dag voor meetperiode 1 en meetperiode 2 en bijbehorende fluctuaties. Het grootste deel van deze verkeersstroom rijdt in oostelijke richting (63%), terwijl 37% in westelijke richting rijdt. Er is sprake van een duidelijke asymmetrie in deze verhoudingen. De meerderheid (94%) van het verkeer betreft personenauto’s en kleine bestelbussen. 4% is middelzwaar verkeer (grotere bestelbussen/kleine vrachtwagens) en 2% is zwaar verkeer (bussen en grote vrachtwagens).

Meetperiode 1 zaterdag 30-08-2025 t/m woensdag 24-09-2025
Aantal motorvoertuigen per etmaal

za 30-08	zo 31-08	ma 01-09	di 02-09	wo 03-09	do 04-09	vrij 05-09	za 06-09	zo 07-09	ma 08-09	di 09-09	wo 10-09	do 11-09
9.724	9.600	9.525	9.779	10.780	10.758	14.457	11.747	10.425	12.904	12.383	10.965	11.703

vrij 12-09	za 13-09	zo 14-09	ma 15-09	di 16-09	wo 17-09	do 18-09	vrij 19-09	za 20-09	zo 21-09	ma 22-09	di 23-09	wo 24-09
10.740	10.091	8.923	9.911	10.792	10.728	11.006	10.594	10.189	9.010	9.481	10.168	10.563

Meetperiode 2 woensdag 29-10-2025 t/m dinsdag 11-11-2025
Aantal motorvoertuigen per etmaal

wo 29-10	do 30-10	vrij 31-10	za 01-11	zo 02-11	ma 03-11	di 04-11
10.418	10.675	11.244	11.313	9.517	9.257	10.144

wo 05-11	do 06-11	vrij 07-11	za 08-11	zo 09-11	ma 10-11	di 11-11
10.521	10.303	11.129	9.944	8.959	9.201	9.697

Figuur 3.4 Overzicht etmaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer

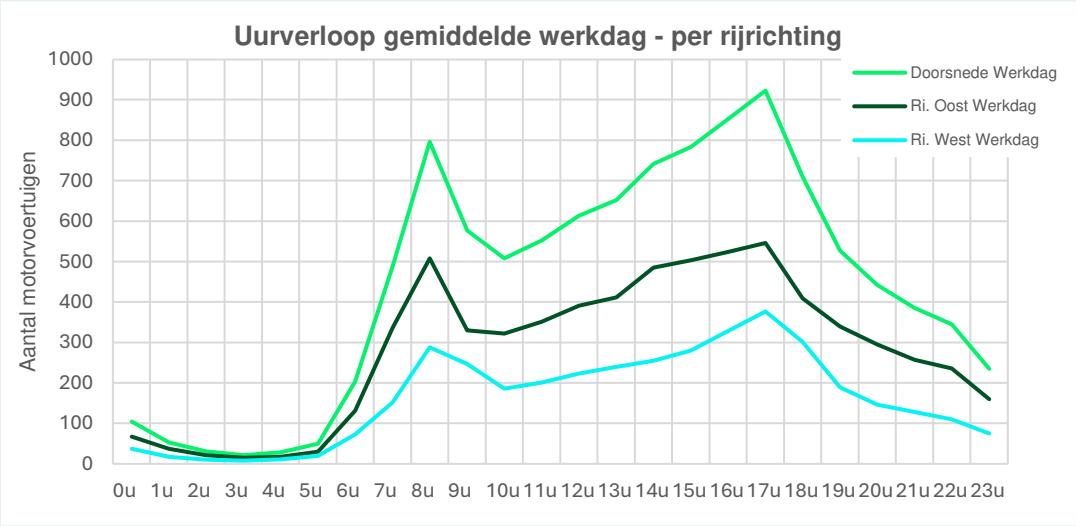
De spitsperioden laten een duidelijk piekpatroon zien met grote verschillen in de rijrichting. Gedurende de ochtendspits (07:00 – 09:00 uur) is op een gemiddelde werkdag sprake van circa 1.300 motorvoertuigen, waarvan 66% in oostelijke rijrichting rijdt en 34% in westelijke rijrichting. Deze spits is relatief eenzijdig gericht op de oostelijke rijrichting. Gedurende de avondspits (16:00 – 18:00 uur) is op een gemiddelde werkdag sprake van circa 1.800 motorvoertuigen, waarvan 60% in oostelijke rijrichting rijdt en 40% in westelijke rijrichting.

In zowel de ochtend- als avondspits is sprake van een dominante verkeersstroom in oostelijke richting. Dit is te verklaren doordat alternatieve oeververbindingen in deze richting op korte afstand grotendeels ontbreken, mede als gevolg van het ingestelde eenrichtingsverkeer op de Kaatstraat. Hierdoor concentreert het verkeer zich in sterke mate op deze route. In westelijke richting is dit beeld anders: het verkeer spreidt zich over meerdere aansluitingen in het gebied, waaronder de Adelaarstraat en de Kaatstraat.

Tabel 3.1 Overzicht intensiteiten gemotoriseerd verkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Intensiteiten gemotoriseerd verkeer – gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	**Richting oost**	**Richting west**
Etmaal (0-24u)	10.622	6.721	3.901
Ochtendspits (7-9u)	1.284	844	440
Avondspits (16-18u)	1.774	1.069	705

In grafiek 3.1 is het uurverloop weergegeven van de gemiddelde werkdag (per rijrichting). Vanaf 06:00 uur lopen de intensiteiten snel op. De sterkste groei doet zich voor tussen 07:00 en 09:00 uur, maar het daadwerkelijk drukste uur van de dag is 17:00 – 18:00 uur, gevolgd door het uur 16:00 – 17:00 uur. Na 19:00 uur nemen de intensiteiten geleidelijk af.



Grafiek 3.1 Uurverloop intensiteiten gemotoriseerd verkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Fietsers en bromfietsers

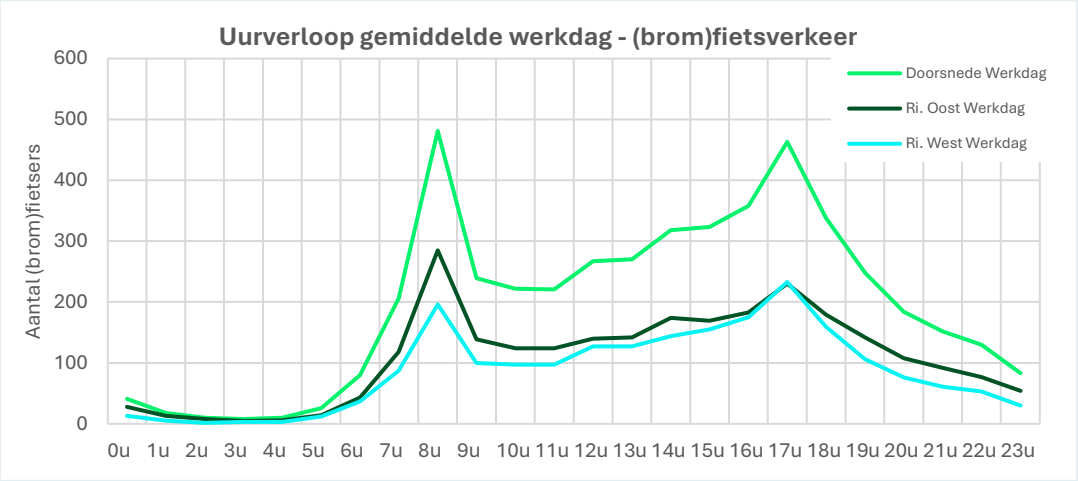
Uit de verkeerstellingen blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 4.700 (brom)fietsers de Draaiweg gebruiken. Hiervan verplaatst 55% zich in oostelijke richting en 45% in westelijke richting. Ook hier is, net als bij het gemotoriseerd verkeer, de oostelijke rijrichting het drukst.

Gedurende de ochtendspits (07:00 – 09:00 uur) zijn in totaal op een gemiddelde werkdag circa 700 (brom)fietsers geregistreerd. Het merendeel hiervan rijdt richting het oosten, namelijk 59%. In de avondspits (16:00 – 18:00 uur) zijn circa 800 (brom)fietsers geregistreerd. Opvallend is dat de stromen in deze periode bijna volledig in balans zijn. Waar de ochtendspits duidelijk een dominante richting kent, laat de avondspits een vrijwel symmetrisch patroon zien.

Tabel 3.2 Overzicht intensiteiten (brom)fietsverkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Intensiteiten (brom)fietsverkeer – gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	**Richting oost**	**Richting west**
Etmaal (0-24u)	4.696	2.596	2.099
Ochtendspits (7-9u)	687	403	284
Avondspits (16-18u)	820	413	407

In grafiek 3.2 is het uurverloop weergegeven van de gemiddelde werkdag (per rijrichting). In de vroege ochtend (05:00 – 07:00 uur) begint de intensiteit geleidelijk toe te nemen, waarna tussen 08:00 en 09:00 uur de grootste piek wordt bereikt. In de middag en vroege avond blijft het niveau langdurig relatief hoog, met een tweede piek tussen 17:00 en 18:00 uur. Na 19:00 uur nemen de intensiteiten geleidelijk af. In de late avond en nacht zijn de aantallen beperkt, variërend van enkele tientallen tot enkele fietsers per uur.



Grafiek 3.2 Uurverloop intensiteiten gemotoriseerd verkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Lauwerecht en Zeedijk

Naast de hoofdrichting zijn ook in de zijstraten Lauwerecht Zuid en Zeedijk verkeerstellingen uitgevoerd. Op de Lauwerecht (zuid) is een etmaalintensiteit van circa 470 motorvoertuigen vastgesteld. Hiervan rijdt ongeveer 62% richting het zuiden en 38% richting het noorden. Voor deze straat geldt een eenrichtingsregime richting het zuiden, waardoor het (relatief hoge aantal) geregistreerde bewegingen richting noord opmerkelijk is. Voor (brom)fietsers bedraagt de etmaalintensiteit circa 2.880 (brom)fietsers[3] met een gelijkmatige verdeling over beide richtingen. Dit betekent dat (brom)fietsverkeer hier ruim zes keer zo vaak voorkomt als gemotoriseerd verkeer.

Op de Zeedijk is een etmaalintensiteit van circa 570 motorvoertuigen gemeten, waarvan 64% richting het zuiden en 36% richting het noorden. Op deze locatie geldt eveneens een eenrichtingsregime richting het noorden, wat betekent dat gemotoriseerd verkeer formeel alleen richting noord mag rijden. Het grote aantal geregistreerde voertuigen richting het zuiden is daarmee opvallend. Het (brom)fietsverkeer op de Zeedijk is hoog; de etmaalintensiteit bedraagt circa 4.100 (brom)fietsers. Daarmee is het aantal fietsers ruim zeven keer hoger dan het aantal motorvoertuigen. Uit deze resultaten blijkt dat op beide zijstraten het (brom)fietsverkeer zeer duidelijk overheerst ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Tabel 3.3 Overzicht intensiteiten Lauwerecht (zuid) en Zeedijk - gemiddelde werkdag

Lauwerecht (zuidelijke tak) – gemiddelde werkdag intensiteiten							
Gemotoriseerd verkeer				**(brom)fietsverkeer**			
	Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord		Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord
Etmaal	473	292	181	**Etmaal**	2.883	1.454	1.429
Zeedijk – gemiddelde werkdag intensiteiten							
Gemotoriseerd verkeer				**(brom)fietsverkeer**			
	Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord		Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord
Etmaal	571	368	203	**Etmaal**	4.095	1.867	2.228

[3] Opvallend is dat in de tweede meetperiode circa 3.828 (brom)fietsers zijn geregistreerd ten opzichte van circa 1.938 in de eerste meetperiode, wat neerkomt op ongeveer een verdubbeling van het fietsverkeer.

Openbaar vervoer
Bussen van buslijn 3 halteren op de David van Mollemstraat. Buslijn 3 in Utrecht is een belangrijke ringlijn die Station Utrecht Centraal verbindt met de wijken Zuilen (via de Amsterdamsestraatweg) en Overvecht (via de Zamenhofdreef), en vice versa. De route van bus 3 heeft in totaal 32 haltes; het beginpunt is Sint Jacobsstraat en het eindpunt is Daalsesingel. De bus rijdt met gelede bussen en de frequentie is overdag op werkdagen vaak 10 minuten, met variaties in avonduren en weekenden.

3.4 Snelheidsmetingen

Met dezelfde meetapparatuur die voor de verkeerstellingen is gebruikt, is inzicht verkregen in de gereden snelheden van het gemotoriseerd verkeer op de geselecteerde meetlocaties. In meetperiode 1 is een V85-snelheid[4] van 42 km/uur vastgesteld, terwijl in meetperiode 2 een iets lagere V85-snelheid van 39 km/uur is gemeten. Hoewel deze waarden over het etmaal genomen relatief beperkt lijken, blijken de snelheden in de nachtelijke uren aanzienlijk hoger te liggen. In meetperiode 1 loopt de V85-snelheid tijdens de nachtperiode op tot 59 km/uur. In meetperiode 2 liggen de nachtelijke snelheden iets lager, maar zijn deze alsnog aanzienlijk. Zo is richting het oosten een V85-snelheid van 56 km/uur gemeten.

Uit de gedetailleerde dataset van de geregistreerde voertuigen (van meetperiode 1) blijkt dat individuele voertuigen substantieel hogere snelheden bereiken dan het algemene snelheidsbeeld doet vermoeden. Dagelijks zijn snelheden tussen 80 en 90 km/uur (meerdere keren per dag) geregistreerd (met een wettelijk toegestane snelheid van 50 km/uur), zowel in oostelijke als in westelijke rijrichting.

3.5 Floating Car Data

Met behulp van Floating Car Data (FCD), verkregen uit personenauto's en beschikbaar gesteld via NDW, zijn de reistijden en snelheden op het traject David van Mollemstraat – Draaiweg geanalyseerd. Deze methode wordt breed toegepast voor het monitoren en evalueren van verkeersprestaties en geeft een betrouwbaar beeld van de ervaren doorstroming gedurende de dag (met name voor de doorgaande (drukkere) wegen. Uit de FCD-analyse blijkt dat de reistijd overdag vrijwel twee keer zo lang is als in de avond en nacht. Een nadere analyse van deze data laat duidelijk de invloed van de verkeersregelinstallaties in combinatie met de verkeersdrukte (tijdens de spitsuren) zien. Gelijk aan de verkeerstellingen zijn de reistijden in de oost-westrichting, richting het kruispunt met de Oudenoord, structureel hoger. Het hoge verkeersaanbod is een belangrijke factor die bijdraagt aan de langere reistijd.

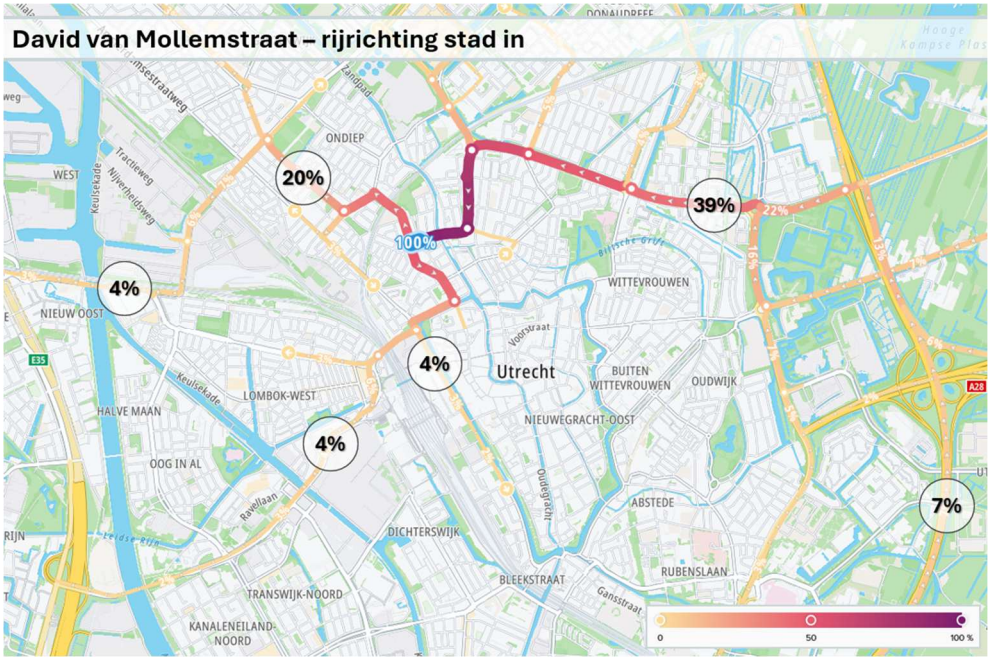
3.6 Herkomst- en bestemmingsanalyse (TomTom-data)

Voor het verkrijgen van inzicht in de herkomst- en bestemmingsrelaties van het gemotoriseerd verkeer in het studiegebied is gebruikgemaakt van TomTom-data. Deze databron bevat geanonimiseerde verplaatsingsinformatie afkomstig van een deel van de rijdende voertuigen. Via TomTom Move zijn herkomst–bestemmingsrelaties (HB-relaties) en zogeheten selected link-analyses uitgevoerd. Hierbij is het belangrijk op te merken dat TomTom-data slechts een deel van alle voertuigverplaatsingen registreert, waardoor de resultaten altijd een benadering zijn van de werkelijke verkeersstromen.

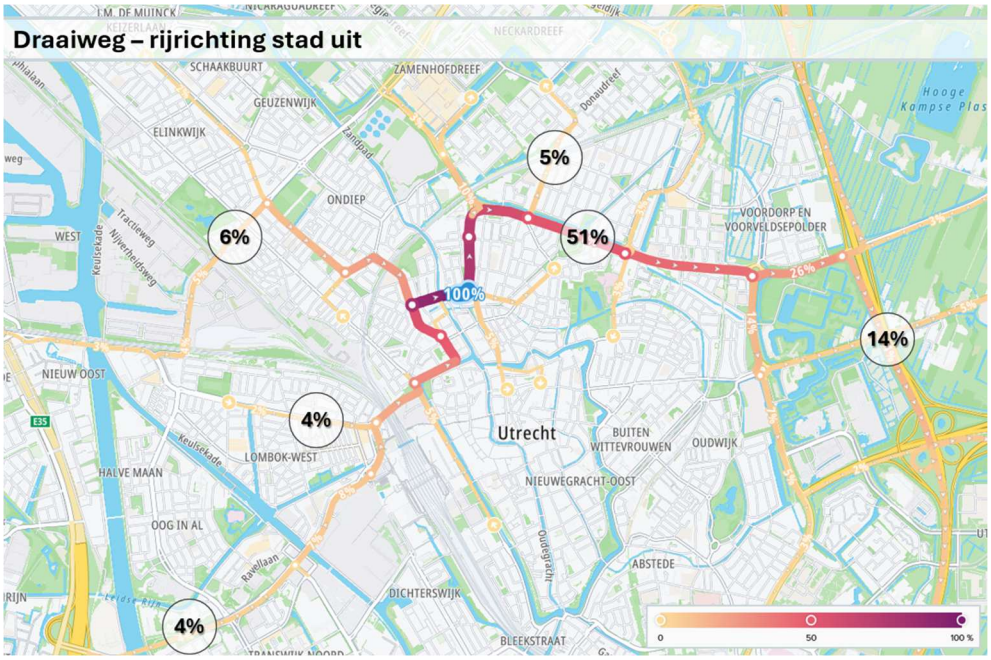
[4] De V85-snelheid is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en wordt algemeen bij verkeersonderzoeken gebruikt als maat voor het heersende snelheidsniveau in de praktijk.

Selected link-analyses binnen het studiegebied
Binnen het studiegebied zijn selected link-analyses uitgevoerd om meer inzicht te verkrijgen in de belangrijkste herkomsten, bestemmingen en routekeuzes van het (gemotoriseerde) verkeer dat gebruikmaakt van de onderzochte wegvakken. Met deze analysemethode wordt specifiek gekeken naar verkeersstromen die een geselecteerd wegsegment passeren, waarbij zichtbaar wordt welke routes deze voertuigen vóór en na het betreffende segment volgen.

Uit de analyse van de David van Mollemstraat (rijrichting stad in, figuur 3.5) blijkt dat de uitstroom op het kruispunt met de Oudenoord zich ongeveer evenredig verdeelt naar het noorden en het zuiden. De herkomst van deze verplaatsingen toont dat ongeveer 40% afkomstig is van de Kardinaal de Jongweg en circa 7% afkomstig lijkt te zijn van de A27.
Uit de analyse van de Draaiweg (rijrichting stad uit, figuur 3.6) blijkt dat ook ongeveer 50% van de verplaatsingen de route vervolgt via de Kardinaal de Jongweg. De herkomsten van dit verkeer zijn sterk verspreid, maar het grootste deel (55%) komt uit zuidelijke richting op de Oudenoord. Circa 4% lijkt afkomstig vanaf de A2 (ter hoogte van de Dominee Martin Luther Kinglaan.



Figuur 3.5 Selected link David van Mollemstraat – rijrichting stad in (TomTom Move)



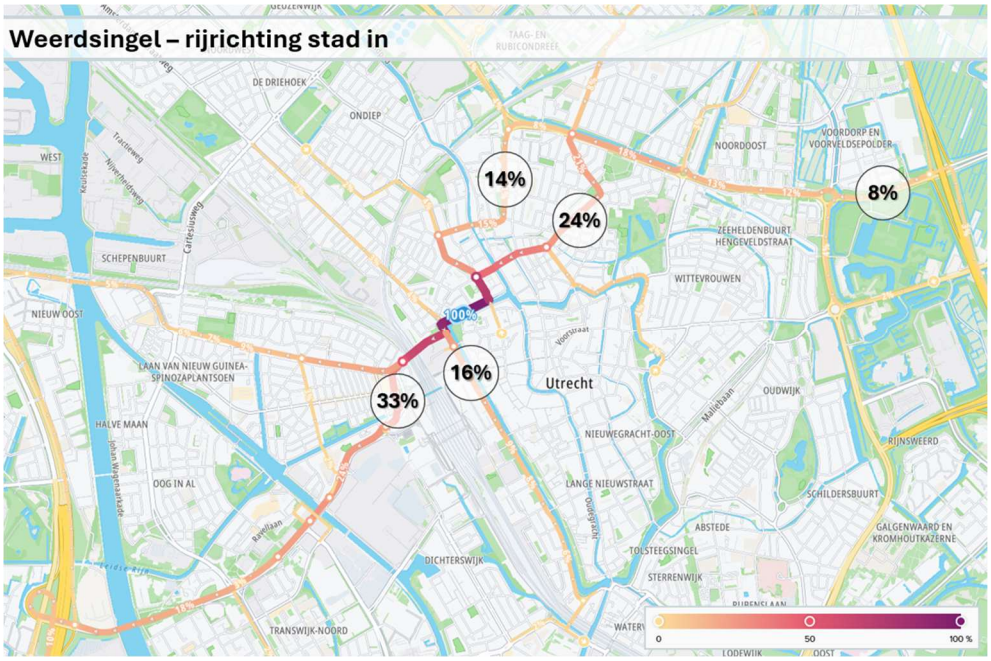
Figuur 3.6 Selected link Draaiweg – rijrichting stad uit (TomTom Move)

Route tussen de snelwegen en Utrecht noordoost

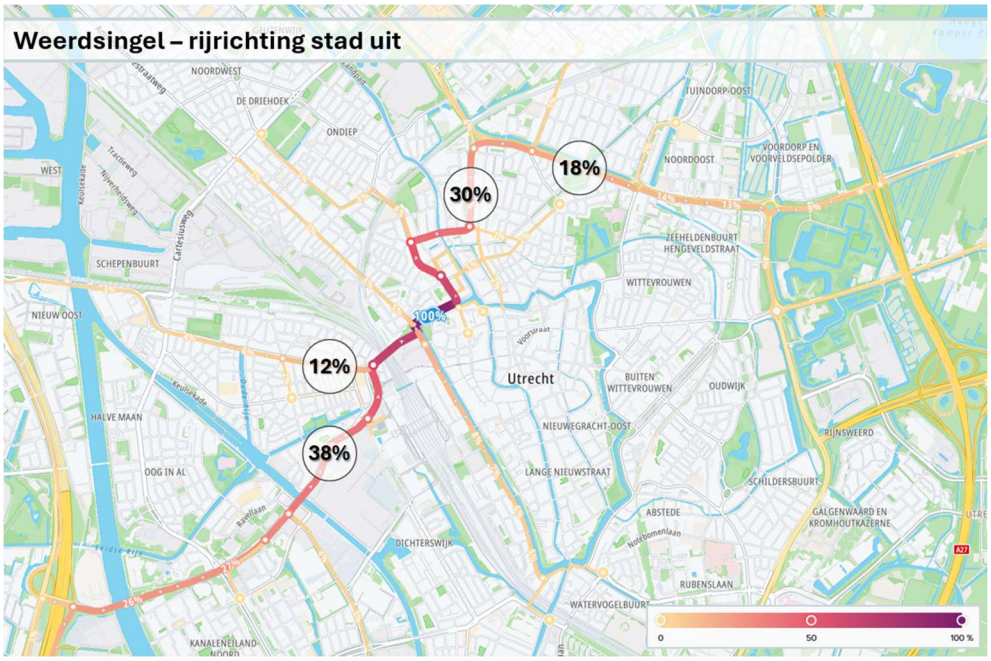
Voor de periode 30 augustus tot en met 14 september 2025 is onderzocht in hoeverre het studiegebied wordt gebruikt als route door herkomst-bestemmingsverkeer tussen de A2/A12 en het noordoostelijke deel van Utrecht, waaronder de Tuinwijk. De resultaten van deze schatting zijn onzeker, omdat slecht een klein percentage voertuigen wordt waargenomen met TomTom-data. Alles bij elkaar laten de resultaten zien dat dit verkeer slechts een klein aandeel vormt van het totale gemotoriseerde verkeer op deze route.

Selected link-analyses Weerdsingel

De selected link-analyse op de Weerdsingel in rijrichting stad uit laat zien dat een substantieel deel van het verkeer zijn route vervolgt via de David van Mollemstraat en de Draaiweg: ongeveer 40% van alle verplaatsingen kiest deze corridor. Het effect van het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat wordt hier zichtbaar. Daarnaast stroomt circa 20% uit richting de Kardinaal de Jongweg. In de rijrichting stad in toont de Weerdsingel een meer verspreid herkomstbeeld. Het verkeer dat afkomstig is van de Kardinaal de Jongweg verdeelt zich niet over één dominante route, maar spreidt zich over meerdere aansluitingen in het gebied, waaronder de Adelaarstraat en Kaatstraat.



Figuur 3.7 Selected link Weerdsingel – rijrichting stad in (TomTom Move)



Figuur 3.8 Selected link Weerdsingel – rijrichting stad uit (TomTom Move)

3.7 Bevindingen verkeersveiligheidsschouw

Om een actueel en compleet beeld te verkrijgen van de verkeerssituatie in het studiegebied is een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd door twee gecertificeerde verkeersveiligheidsauditoren. Tijdens de schouw zijn de bestaande infrastructuur, het gedrag van weggebruikers en de potentiële verkeersveiligheidsrisico's beoordeeld.

Infrastructuur en modaliteiten
Het traject is ingericht met fietsstroken met een breedte van circa 1,50 meter. Op meerdere locaties op het traject is bovendien sprake van langsparkeren aan de noord- en/of zuidzijde van de rijbaan, wat tot extra interacties leidt tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer (figuur 3.9). Halverwege het traject bevindt zich een brug over de Vecht, wat de beschikbare ruimte op de rijbaan beïnvloedt. Ook openbaar vervoer maakt gebruik van de Draaiweg. Tussen het kruispunt met de Oudenoord en het kruispunt met de Westerdijk bevindt zich aan de zuidzijde de enige bushalte binnen het studiegebied. Net voor de Westerdijk ligt aan de noordzijde een tijdelijke bushalte. De verwachting is dat deze wordt opgeheven. Op het traject rijden vooral elektrische gelede bussen (harmonicabussen), zie figuur 3.10.


Figuur 3.9 Infrastructuur studiegebied


Figuur 3.10 Gelede bus maakt gebruik van fietsstrook

Oversteekvoorzieningen
Bij meerdere kruispunten en oversteeklocaties in het studiegebied blijkt dat de voorzieningen voor fietsers onvoldoende zijn of ontbreken. Dit geldt onder andere voor het kruispunt David van Mollemstraat – Westerdijk – Engelen van Pijlsweertstraat, waar de oversteekbeweging tussen zijstraten niet wordt gefaciliteerd. Utrecht heeft onderzoek uitgevoerd naar de veiligheid van fiets- en voetgangersoversteken. Dit betreffende kruispunt komt hoog naar voren op de lijst met risicovolle oversteeklocaties waar de verkeersveiligheid moet worden verbeterd en heeft daardoor een hoge prioriteit.

Tijdens de schouw is daarnaast geconstateerd dat vrijwel alle middeneilanden in het studiegebied te smal zijn om effectief te functioneren als veilige opstelruimte. De breedtes zijn ontoereikend voor voetgangers met hulpmiddelen (zoals rolstoel, rollator of kinderwagen) en voor fietsers die halverwege de oversteek moeten wachten, zie figuur 3.11. Hierdoor ontstaat een verkeersveiligheidsrisico: gebruikers moeten in één keer oversteken of staan deels op het weggedeelte voor het autoverkeer, wat hun kwetsbaarheid vergroot.

Interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer
Op meerdere locaties, met name nabij middengeleiders, is geconstateerd dat fietsers in het nauw worden gedreven. Ter hoogte van de middengeleider bij het kruispunt met de Westerdijk versmalt de rijbaan, waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer naar elkaar toe worden gedrukt, zie figuur 3.12. Dit vergroot de kans op conflicten. Een vergelijkbare situatie is vastgesteld bij andere kruispunten in het studiegebied. Ook is regelmatig waargenomen dat gemotoriseerd verkeer, zowel bussen als personenauto's, (deels) gebruikmaakt van de fietsstrook. Dit beperkt de ruimte voor fietsers en kan leiden tot gevaarlijke situaties.



Figuur 3.11 Smal middeneiland



Figuur 3.12 Verdrukking fietsverkeer Westerdijk

Kruispunten met de Zeedijk en de Lauwerecht

De oversteek David van Mollemstraat – Zeedijk behoort eveneens tot de één van de prioritaire, risicovolle oversteeklocaties. Tijdens de schouw is vastgesteld dat de middeneilanden hier smal zijn en onvoldoende opstelruimte bieden aan fietsers die gefaseerd willen oversteken. Daarnaast is geconstateerd dat de uitritconstructie aan de zijde van de Zeedijk breed is vormgegeven, zie figuur 3.13. Dit kan bij weggebruikers de onjuiste indruk wekken dat hier ook ingereden mag worden, terwijl dit uitsluitend een uitrijdende tak betreft.

Het kruispunt met de Lauwerecht kent een vergelijkbare inrichting als het kruispunt met de Zeedijk en is om die reden eveneens aangemerkt als prioritaire oversteeklocatie. Ook hier zijn de middeneilanden te smal voor een veilige opstelruimte. Een belangrijk aandachtspunt bij dit kruispunt betreft de zichtlijnen: door de nabijgelegen bebouwing is het zicht beperkt, met name vanaf de zuidelijke tak van de Lauwerecht, zie figuur 3.14. Verkeer vanuit het westen (Draaiweg) wordt pas waargenomen ter hoogte van de brug, wat het risico op conflictsituaties vergroot.



Figuur 3.13 Brede uitritconstructie Zeedijk



Figuur 3.14 Beperkte zichtlijn Lauwerecht

Kruispunt met de Talmalaan

Het kruispunt met de Talmalaan is met verkeerslichten geregeld. Tijdens de schouw zijn diverse gedragingen waargenomen die relevant zijn voor de verkeersveiligheid- en afwikkeling. Zo is waargenomen dat gemotoriseerd verkeer dat vanaf de Draaiweg rechtsaf slaat richting de Troelstralaan beperkt zicht heeft op parallel rijdend fietsverkeer (dat tegelijkertijd groen heeft). Dit kan ertoe leiden dat fietsers laat of onvoldoende worden opgemerkt. Daarnaast is geobserveerd dat fietsverkeer vanaf de Draaiweg regelmatig door rood rijdt wanneer zij rechtsaf slaan richting de Troelstralaan. Dit gedrag bleek eerder regel dan uitzondering. Ook komt het veelvuldig voor dat fietsers hun route afsnijden door via het pleintje te rijden, zie figuur 3.15. Overige aandachtspunten die tijdens de schouw zijn gesignaleerd op dit kruispunt worden beschreven bij de resultaten van de verkeersregeltechnische schouw.

Overige aandachtspunten
In het studiegebied zijn daarnaast enkele overige, maar relevante aandachtspunten waargenomen. Zo zijn prullenbakken en bloembakken waargenomen die de loopruimte op trottoirs beperken of het zicht belemmeren, zie figuur 3.16. Dit geldt ook voor scooters van onder andere horecazaken die op het trottoir staan geparkeerd. Bij het kruispunt met de Talmalaan is waargenomen dat een vrachtwagen moest laden en lossen (dit is een formele laad- en losplek). Er is hier beperkte manoeuvreerruimte en de chauffeur dient gebruik te maken van de fietsstrook, wat potentieel risico oplevert.


Figuur 3.15 Fietser snijdt route af via het pleintje


Figuur 3.16 Trottoir wordt geblokkeerd

Lokale kennis
Tot slot is gesproken met de wijkadviseurs van de David van Mollemstraat en de Draaiweg. Hun lokale kennis heeft geholpen om meer inzicht te krijgen in locaties waar sprake is van onveiligheidsbeleving. Zij onderschrijven de geconstateerde bevindingen, waaronder de smalle middeneilanden, de beperkte oversteekbaarheid en de relatief hoge rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer op rustige momenten.

3.8 Bevindingen verkeersregeltechnische schouw

Er is een verkeersregeltechnische schouw uitgevoerd, gericht op de werking en afstelling van de verkeersregelinstallaties VRI25 (David van Mollemstraat-Oudenoord) en VRI96 (Draaiweg – Talmalaan). De belangrijkste conclusies zijn in deze paragraaf opgenomen. De volledige resultaten van de verkeersregeltechnische schouw zijn in een memo vastgelegd, welke separaat is aangeleverd aan de gemeente.

De belangrijkste bevindingen bij **VRI25: David van Mollemstraat – Oudenoord** zijn:
- Veel verkeer slaat vanaf de David van Mollemstraat rechtsaf richting Oudenoord. Deze richting heeft steeds maar kort groen waardoor de wachtrij opbouwt.
- Regelmatig zijn er bijna ongevallen bij het deelconflict tussen het rechtsafslaande autoverkeer (vanaf de David van Mollemstraat) en de fietsers en voetgangers die de Oudenoord oversteken;
- De afhandeling van de fiets- en voetgangersrichtingen in combinatie met de deelconflicten leidt tot onnodig wachten voor conflicterende richtingen;
- Het busverkeer op de Oudenoord krijgt prioriteit in de verkeerslichtenregeling ten opzichte van het overige verkeer. Een tweede bus die binnen een bepaalde tijd dan prioriteit aanvraagt, krijgt minder snel prioriteit om ook het overige verkeer te kunnen laten afrijden. In deze regeling is dat echter niet het geval. Ook de tweede en derde bus krijgen hoge prioriteit, waardoor het overige verkeer lang moet wachten.

Op 12 november 2025 heeft de gemeente de verkeerslichtenregeling aangepast, waardoor de afhandeling voor de fiets- en voetgangersrichtingen en afhandeling van de busprioriteit is aangepast.

De belangrijkste bevindingen bij **VRI96: Draaiweg – Talmalaan** zijn:

- Het rechtsafslaande autoverkeer vanaf de Draaiweg (richting Merelstraat) heeft een deelconflict met de overstekende fietsers en voetgangers. Door de ligging van de weg in de bocht kan een afslaande automobilist dit niet in een keer overzien. Daarnaast fietsen er veel fietsen door rood of slaan met hoge snelheid af.
- Verkeer vanaf de Draaiweg richting de Talmalaan snijden de bocht af via (een deel van) het linksafvak richting de Goeman Borgesiuslaan.
- De verkeerslichtenregeling is gekoppeld met de geregelde fiets- en voetgangersoversteek in het verlengde van de Melis Stokestraat. Tussen de fiets- en voetgangersoversteek is een vrije koppeling actief die het groen vasthoudt voor naderend verkeer. Aangezien weggebruikers op de Talmalaan dan in de verte een licht op groen zien staan, kan dit hoge snelheden uitlokken.

3.9 Cameraonderzoek en conflictobservaties

In de periode van dinsdag 2 september tot en met maandag 8 september 2025 zijn 24-uurs cameraopnames gemaakt bij het kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk en het kruispunt Draaiweg – Lauwerecht. De beelden zijn gebruikt om de actuele verkeerssituatie vast te leggen en een conflictobservatie uit te voeren. Hiermee is inzicht verkregen in het verkeersgedrag van verschillende modaliteiten en het optreden van (potentieel) verkeersonveilige situaties.

3.9.1 Kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk

De volgende typen conflicten en opvallendheden zijn op basis van de camerabeelden bij het kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk geconstateerd:

- Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer;
- Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan;
- Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook;
- Oversteekgedrag voetgangers;
- Overige opvallendheden.

Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer

Op het kruispunt steken veel (brom-/snor)fietsers over tussen de Hogenoord en de Zeedijk. De fietsers staan vaak stil op de smalle middengeleider, waardoor gemotoriseerd verkeer moet uitwijken naar de fietsstrook (zie figuur 3.17). Bij grote groepen fietsers, bestaande uit diverse fietsen (zoals bakfietsen), neemt de complexiteit van de situatie verder toe, zie figuur 3.18. Meerdere keren is waargenomen dat motorvoertuigen uitwijken terwijl zich al fietsers op de fietsstrook bevinden, wat gedurende de onderzoeksperiode tot enkele verkeersonveilige situaties heeft geleid.



Figuur 3.17 Bus wijkt uit naar fietsstrook door beperkte opstelruimte voor overstekende fietser



Figuur 3.18 Verkeersonveilige situatie met groep overstekende fietsers

Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan

Automobilisten wijken uit voor (groepen) fietsers, waarbij zij de doorgetrokken asstreep ter hoogte van de brug overschrijden, zie figuur 3.19. Desondanks blijft voldoende ruimte beschikbaar, zelfs wanneer een bus in tegengestelde richting passeert. Daarnaast is ook enkele keren waargenomen dat automobilisten vanaf de Hogenoord tijdelijk op de fietsstrook stilstaan doordat fietsers wachten op de middengeleider. Hierdoor moet fietsverkeer op de David van Mollemstraat uitwijken naar de rijbaan, zie figuur 3.20.



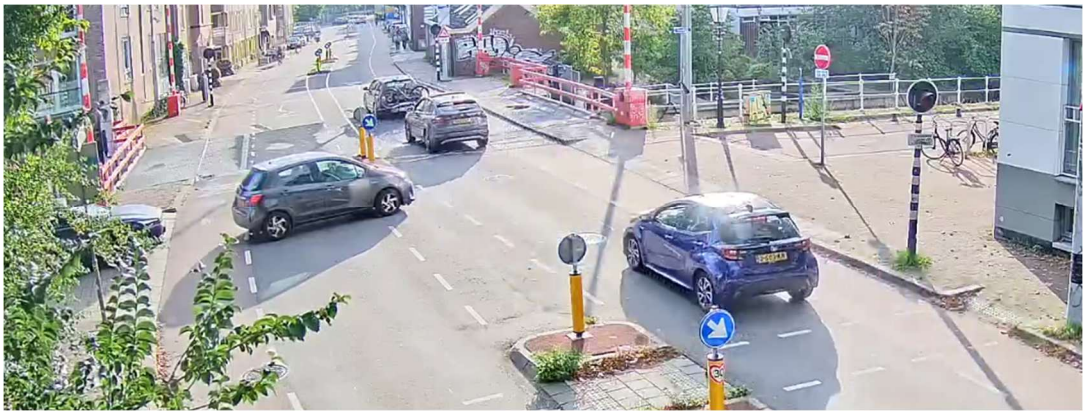
Figuur 3.19 Automobilist wijkt uit naar het midden van de rijbaan bij inhalen fietsverkeer



Figuur 3.20 Automobilist blokkeert fietsstrook

Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling

Automobilisten komen vanaf de Hogenoord regelmatig stil te staan ter hoogte van de middengeleider en deels op de rijbaan wanneer zij willen invoegen op de David van Mollemstraat. Hierbij wordt de rijstrook richting het westen grotendeels geblokkeerd. Gedurende de onderzoeksperiode heeft dit enkele keren tot hinder voor ander gemotoriseerd verkeer geleid, maar niet tot daadwerkelijk onveilige situaties.



Figuur 3.21 Personenauto staat stil op de rijbaan bij het invoegen

Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook

Gemotoriseerd verkeer, zowel bussen als regulier autoverkeer, maken onnodig gebruik van de fietsstrook, zie figuur 3.22 en 3.23. Hoewel dit tijdens de waarnemingen niet heeft geleid tot daadwerkelijk onveilige situaties, is er ruim voldoende beschikbare ruimte om deze strook te vermijden.



Figuur 3.22 Bus maakt onnodig gebruik van fietsstrook



Figuur 3.23 Personenauto maakt onnodig gebruik van fietsstrook

Oversteekgedrag voetgangers

Vrijwel alle voetgangers maken geen gebruik van de formele oversteekplaats (aangegeven met kanalisatiestrepen en een middeneiland) maar steken kriskras over. Voorbeelden hiervan zijn weergegeven in figuur 3.24 en 3.25. Hierdoor ontstaan af en toe hinderlijke situaties voor zowel fietsers als automobilisten; soms moeten fietsers uitwijken en in andere gevallen wachten voetgangers tot verkeer hen veilig laat oversteken.



Figuur 3.24 Voetganger steekt de David van Mollemstraat niet over bij de middengeleider



Figuur 3.25 Voetganger steekt de David van Mollemstraat niet over bij middengeleider

Overige opvallendheden

Daarnaast zijn de volgende overige opvallendheden geconstateerd. Gedurende de onderzoeksperiode is:

- meerdere malen waargenomen dat fietsverkeer vanaf of richting de zijstraten de route afsnijdt via de verkeerde weghelft (zie figuur 3.26) of gebruikmaakt van het trottoir. Dit heeft niet tot onveilige situaties geleid.
- waargenomen dat situaties rondom de brugopening meerdere malen hebben geleid tot het hinderen van weggebruikers die de Zeedijk of Hogenoord willen inrijden, figuur 3.27.
- eenmaal waargenomen dat een voertuig stil stond op de uitritconstructie van de Zeedijk ten behoeve van laden en lossen, zie figuur 3.28.
- eenmaal waargenomen dat een voertuig de Zeedijk inreed terwijl dit verboden is, zie figuur 3.29.



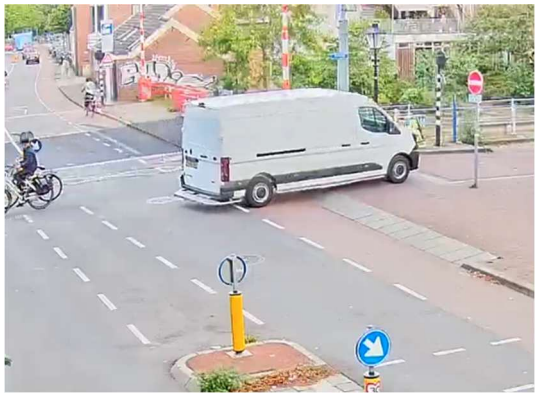
Figuur 3.26 Fietser snijdt zijn route af



Figuur 3.27 Wachtende (brom-/snor)fietsers blokkeren de doorgang bij de brugopening



Figuur 3.28 Voertuig staat tijdelijk stil op de uitritconstructie van de Zeedijk



Figuur 3.29 Voertuig negeert het eenrichtingsregime van de Zeedijk

3.9.2 Kruispunt Draaiweg – Lauwerecht

De volgende typen conflicten en opvallendheden zijn op basis van de camerabeelden bij het kruispunt Draaiweg – Lauwerecht geconstateerd:

- Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer;
- Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan;
- Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook;
- Oversteekgedrag voetgangers;
- Overige opvallendheden.

Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer

Ook bij het kruispunt met de Draaiweg – Lauwerecht steken veel (brom-/snor)fietsers over. Een aanzienlijk deel van deze groep probeert de oversteekbeweging in één keer te maken. Tegelijkertijd maakt ook een substantieel aantal fietsers gebruik van de aanwezige middengeleider om in twee fasen over te steken, zie bijvoorbeeld figuur 3.30. Wanneer fietsverkeer op de middengeleider staat opgesteld, wijkt passerend gemotoriseerd verkeer regelmatig uit naar de fietsstrook. Dit kan leiden tot potentieel verkeersonveilige situaties.

Daarnaast is bij dit kruispunt opgevallen dat (brom-/snor)fietsers die vanaf de Lauwerecht (zuidelijke tak) het kruispunt naderen, regelmatig ver naar voren staan opgesteld om beter zicht te verkrijgen op kruisend verkeer. Deze situatie is weergegeven in figuur 3.31 en 3.32.



Figuur 3.30 Fietsverkeer staat opgesteld op de middengeleider om over te steken



Figuur 3.31 Fietsers staan ver naar voren opgesteld om beter zicht te verkrijgen



Figuur 3.32 Verkeerssituatie met diverse typen overstekende (brom-/snor)fietsers

Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan

Automobilisten wijken uit voor (groepen) fietsers, waarbij zij de doorgetrokken asstreep ter hoogte van de brug overschrijden. Gezien de beschikbare ruimte is het in principe niet noodzakelijk om uit te wijken. Daarnaast is een verkeersonveilige situatie geconstateerd waarbij een fietser vanaf de Lauwerecht (zuidelijke tak) rechtsaf sloeg in de richting van het kruispunt met de Talmalaan. De fietser keek hierbij nauwelijks of er verkeer vanuit het westen naderde, waardoor een conflictsituatie ontstond met een kruisende bus (die deels over de fietsstrook reed), zie figuur 3.33.

Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling

Er is enkele keren waargenomen dat automobilisten vanaf de Lauwerecht (noordelijke tak) stil komen te staan bij de middengeleider en deels op de rijbaan wanneer zij willen invoegen op de Draaiweg, zie figuur 3.34. Hierbij wordt de rijstrook richting het westen grotendeels geblokkeerd. Gedurende de onderzoeksperiode heeft dit niet tot daadwerkelijk onveilige situaties geleid.



Figuur 3.33 Verkeersonveilige situatie tussen rechtsaf slaande fietser en kruisende bus



Figuur 3.34 Personenauto staat stil op de middengeleider en de rijbaan om in te voegen

Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook
Gemotoriseerd verkeer, zowel bussen als regulier autoverkeer, maakt onnodig gebruik van de fietsstrook, zie figuur 3.35. Hoewel dit tijdens de waarnemingen niet heeft geleid tot daadwerkelijk onveilige situaties, is er ruim voldoende beschikbare ruimte om deze strook te vermijden.

Oversteekgedrag voetgangers
Veel voetgangers maken geen gebruik van de formele oversteekplaats (aangegeven met kanalisatiestrepen en een middeneiland) maar steken kriskras over. Een voorbeeld hiervan is weergegeven in figuur 3.36. Hierdoor ontstaan af en toe hinderlijke situaties voor zowel fietsers als automobilisten; soms moeten fietsers uitwijken en in andere gevallen wachten voetgangers tot verkeer hen veilig laat oversteken.


Figuur 3.35 Bestelbus maakt onnodig gebruik van fietsstrook


Figuur 3.36 Voetganger steekt de Draaiweg over via de middengeleider

Overige opvallendheden
Naast bovengenoemde bevindingen zijn ook de volgende overige opvallendheden geconstateerd. Gedurende de onderzoeksperiode is:

- meerdere malen waargenomen dat fietsverkeer vanaf of richting de zijstraten de route afsnijdt via de verkeerde weghelft (zie figuur 3.37) of gebruikmaakt van het trottoir (zie figuur 3.38). Dit heeft niet tot onveilige situaties geleid.
- eenmaal waargenomen dat een voertuig stil stond ter hoogte van de brug ten behoeve van laden en lossen, zie figuur 3.39. Andere weggebruikers moesten hierdoor uitwijken en ervoeren hinder, doordat het stilstaande voertuig veel ruimte op de rijbaan innam.
- eenmaal waargenomen dat een vrachtwagen vanaf de noordelijke tak van de Lauwerecht achteruit reed in de richting van het kruispunt met de Draaiweg, zie figuur 3.40. Hierbij is geen verkeersonveilige situatie ontstaan.


Figuur 3.37 Fietser snijdt zijn route af


Figuur 3.38 Fietser rijdt op het trottoir



Figuur 3.39 Voertuig staat tijdelijk stil op de rijbaan van de brug om te laden en lossen



Figuur 3.40 Onverwachte manoeuvre door achteruit rijdende vrachtwagen

3.9.3 Aanvullende telling overstekende fietsers

Aanvullend op de conflictobservatie is bij beide kruispunten één maatgevend uur aan beeldmateriaal geanalyseerd (dinsdag 2 september 17:00 tot 18:00 uur). In tabel 3.5 zijn de resultaten weergegeven voor het kruispunt met de Hogenoord en in tabel 3.6 voor het kruispunt met de Lauwerecht. Tijdens het onderzoeksuur zijn met name op het kruispunt met de Lauwerecht veel oversteekbewegingen geregistreerd: in totaal 444, waarvan 263 richting het noorden. Bij het kruispunt met de Hogenoord zijn 332 overstekers geteld, waarvan 225 richting het noorden.

Tabel 3.4 Oversteekbewegingen (brom-/snor)fietsers kruispunt David van Mollemstraat - Hogenoord

Kruispunt David van Mollemstraat – Hogenoord			
Tijdvak	**Richting noord**	**Richting zuid**	**Totaal**
17:00 – 17:15	38	30	**68**
17:15 – 17:30	70	38	**108**
17:30 – 17:45	54	24	**78**
17:45 – 18:00	63	15	**78**
17:00 – 18:00	**225**	**107**	**332**

Tabel 3.5 Oversteekbewegingen (brom-/snor)fietsers kruispunt Draaiweg - Lauwerecht

Kruispunt Draaiweg – Lauwerecht			
Tijdvak	**Richting noord**	**Richting zuid**	**Totaal**
17:00 – 17:15	38	43	**81**
17:15 – 17:30	82	48	**130**
17:30 – 17:45	76	43	**119**
17:45 – 18:00	67	47	**114**
17:00 – 18:00	**263**	**181**	**444**

4 Integrale verkeersveiligheidsanalyse

Na het verzamelen en verwerken van alle beschikbare data is een integrale analyse uitgevoerd van de verkeerssituatie op de route David van Mollemstraat – Draaiweg. Deze analyse heeft tot doel om de huidige situatie te toetsen aan (zowel de huidige als gewenste) functie van de weg, de inrichting van het tracé en het feitelijke gebruik door verschillende typen weggebruikers.

Duurzaam Veilig Wegverkeer
Duurzaam Veilig is een visie op verkeersveiligheid met als doel het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Het beschouwt de mens als de 'maat der dingen'. De visie gaat uit van een proactieve benadering: de verkeersomgeving moet zó zijn vormgegeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. Deze visie is gebaseerd op vijf principes, die worden toegepast in het ontwerp en beheer van de weg:

- **Functionaliteit**: wegen hebben één duidelijke functie: stromen of uitwisselen;
- **Homogeniteit**: verkeersdeelnemers op een weg hebben een gelijkwaardige massa, snelheid en rijrichting, om conflicten te minimaliseren;
- **Vergevingsgezindheid**: de omgeving is zo gericht dat kleine fouten niet direct leiden tot ernstig letsel, zowel door fysieke omgeving als door het gedrag van weggebruikers;
- **Herkenbaarheid**: wegen hebben een duidelijke en voorspelbare vormgeving en wegverloop, zodat weggebruikers weten wat ze kunnen verwachten (ook van andere weggebruikers) en welk gedrag van hen verwacht wordt;
- **Statusonderkenning**: weggebruikers moeten in staat zijn om hun eigen taakbekwaamheid in te schatten en het juiste gedrag te vertonen.

Functie van de weg
De route David van Mollemstraat – Draaiweg is aangemerkt als stedelijke verbindingsweg richting het centrum. Volgens het Mobiliteitsplan 2040 dient de route doorgaand verkeer uit de omliggende wijken te bundelen en richting de ring te geleiden. Tegelijkertijd wordt de route gebruikt door een hoog aantal (brom)fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De recent uitgevoerde afslagbeperking Oudenoord-Kaatstraat heeft de verkeersintensiteit op de route doen toenemen tot ongeveer 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel langzaam verkeer is substantieel: dagelijks maken circa 4.700 fietsers gebruik van de route, met piekdruktes in de ochtend- en avondspits.

In de zijstraten Zeedijk en Lauwerecht is het (brom)fietsverkeer dominant in het straatbeeld. Uit de verkeersveiligheidsschouw en de analyse van de camerabeelden blijkt dat op deze kruispunten zeer veel oversteekbewegingen plaatsvinden. Dit bevestigt dat deze twee routes belangrijke schakels zijn in de stedelijke fietsverbindingen van en richting het centrum.

Uit het gebruik van de weg kan worden geconcludeerd dat de route zowel een belangrijke verbindingsfunctie voor gemotoriseerd- als fietsverkeer vervult. Op twee kruispunten steken veel fietsers en voetgangers de Draaiweg over. Daarnaast wordt er geparkeerd langs de weg en staan er regelmatig voertuigen op de rijbaan om te laden en lossen. De Draaiweg heeft daarmee momenteel twee gezichten: de functie als gebiedsontsluitingsweg en de functie als verblijfsgebied (met parkeren, enkele winkels en wonen). Vanuit het principe van Duurzaam Veilig vereist een gebiedsontsluitingsweg een veilige doorstroming op wegvakken (50 km/uur en vrijliggende fietspaden) en een veilige uitwisseling op kruispunten, in samenhang met een lage en geloofwaardige rijsnelheid (30 km/uur). In de huidige situatie is hiervan onvoldoende sprake: de combinatie van een hoge verkeersdruk en het grote aantal oversteekbewegingen

zorgt ervoor dat de uitwisselingsfunctie op de kruispunten onder druk staat omdat deze niet veilig zijn vormgegeven.

Inrichting en interactie tussen modaliteiten
Het traject is voorzien van smalle fietsstroken van circa 1,50 meter breed, waarbij langsparkeren (op sommige delen van het traject) de effectieve breedte verder beperkt. Deze maatvoering voldoet niet aan de minimale maatvoering zoals gesteld in de CROW-publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer. De observaties op straat en de resultaten van het cameraonderzoek laten bovendien zien dat de interactie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers regelmatig tot hinder leidt. Zo is meerdere malen waargenomen dat gemotoriseerd verkeer onnodig gebruik maakt van de fietsstrook.

Conform Duurzaam Veilig moet gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden op een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur (GOW50). Daarvoor wordt idealiter een vrijliggend fietspad toegepast, maar fietsstroken zijn ook toegestaan. Met fietsstroken wordt echter niet voldaan aan de essentiële eis van het scheiden van langzaam en snelverkeer die op gebiedsontsluitingswegen van toepassing is. De rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer dienen bij fietsstroken dusdanig breed te zijn, dat auto's en vrachtauto's geen gebruik hoeven te maken van de fietsstrook (aanbevolen rijstrookbreedte minimaal 2,90 meter). Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer dient een fietsstrook vervolgens breed genoeg te zijn om het fietsverkeer (inclusief inhalende fietsers) veilig en comfortabel af te wikkelen. De aanbevolen breedte voor een fietsstrook is 2,00-2,25 meter (exclusief markering). Bij een GOW50 wordt in principe niet de combinatie van fietsstroken en parkeervakken toegepast, wat wel het geval is binnen het studiegebied.

Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers
Bij vrijwel alle kruispunten zijn middeneilanden aanwezig die niet voldoen aan de minimale maatvoering zoals gesteld in de CROW-publicaties Ontwerpwijzer Fietsverkeer en Ontwerpwijzer Voetgangers. Tijdens zowel de verkeersveiligheidsschouw als de conflictobservatie (op basis van camerabeelden) is vastgesteld dat deze middeneilanden voor voetgangers en bijbehorende opstelruimte voor fietsers te smal zijn om effectief te functioneren als veilige opstelruimte, met name voor mensen die gebruikmaken van een hulpmiddel. Zo is waargenomen dat gemotoriseerd verkeer naar de fietsstrook uitwijkt bij het passeren van (overstekend) fietsverkeer op de middengeleider en dat voetgangers op diverse plekken de rijbaan oversteken, buiten de formele oversteekplaatsen.

Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer is het wenselijk om bij gebiedsontsluitingswegen een fietsoversteek met middengeleider toe te passen om de oversteeksituatie te verbeteren, de snelheid van gemotoriseerd verkeer te beperken en de oversteeklocatie extra aan te duiden. Hierbij dient de middengeleider een minimale breedte te hebben van 2,50 meter, maar bij voorkeur 3,0 meter. Uit zowel de conflictobservatie als de aanvullende analyse van de camerabeelden blijkt dat op de kruispunten met de Hogenoord en de Lauwerecht zeer veel oversteekbewegingen plaatsvinden, wat de noodzaak voor een voldoende brede middengeleider onderstreept. Daarnaast dient volgens de Ontwerpwijzer Voetgangers een middeneiland voor overstekende voetgangers een minimale breedte van 2,0 meter te hebben.

Beleving van verkeersonveiligheid en Human Factors
Uit de belevingsonderzoeken blijkt dat bewoners en gebruikers de route ervaren als druk en onveilig. Voornaamste oorzaken zijn hoge snelheden, beperkte ruimte, onoverzichtelijke oversteekpunten en intensieve interactie tussen auto's, bussen en fietsers. In het Human Factors-model "Waarnemen – Begrijpen – Kunnen – Willen" vertaalt dit zich als volgt:

- ***Waarnemen***: de beperkte zichtlijnen op sommige kruispunten, met name bij het kruispunt met de Lauwerecht, en de verkeersdrukte met verschillende typen weggebruikers (zoals gelede bussen), bemoeilijken het tijdig waarnemen van andere weggebruikers in combinatie met het adequaat reageren op verkeerssituaties.
- ***Begrijpen***: het complexe samenspel van modaliteiten kan leiden tot verkeerde inschattingen van intenties en voorrangsafhandeling;
- ***Kunnen***: de smalle fietsstroken en onvoldoende opstelruimte beperken de mogelijkheid om veilig verkeersgedrag te kunnen vertonen. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat 6 ongevallen (van de in totaal 27 plaatsgevonden ongevallen) hebben plaatsgevonden op het kruispunt met de Lauwerecht. 5 van deze 6 ongevallen zijn flank-ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, oftewel: dit bevestigt dat het kruispunt een verhoogd risicoprofiel heeft voor kwetsbare, overstekende fietsers.
- ***Willen***: weggebruikers voeren bewust risicovol gedrag uit binnen het studiegebied, zoals het negeren van een rood verkeerslicht en rijden met hogere snelheden. Zo tonen de snelheidsmetingen aan dat de V85-snelheid overdag gemiddeld 39–42 km/uur bedraagt, maar 's nachts aanzienlijk hoger ligt (tot circa 59 km/uur). Individuele voertuigen bereiken zelfs snelheden van 60 – 90 km/uur.

Het model benadrukt dat de huidige inrichting en gedragingen van weggebruikers de kans op conflictsituaties vergroten.

Concluderende analyse
Binnen Duurzaam Veilig geldt dat de functie van een weg leidend is voor de vorm van de inrichting, zodat het gebruik voorspelbaar, begrijpelijk en veilig kan plaatsvinden. De route David van Mollemstraat – Draaiweg vervult een belangrijke stedelijke verbindingsfunctie richting het centrum en verwerkt circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Hoewel dit gebruik past bij een gebiedsontsluitende weg, sluit de huidige inrichting (vorm) onvoldoende aan op zowel het huidige gebruik als het beoogde toekomstbeeld als GOW30, onder andere vanwege de kwetsbare weggebruikers die sterk vertegenwoordigd zijn. Vanuit Duurzaam Veilig bezien is sprake van een duidelijke mismatch tussen vorm, functie en gebruik. Het ontbreken van deze eenduidigheid staat haaks op de visie van Duurzaam Veilig.

De huidige inrichting van de route creëert een verhoogd risico voor fietsers en voetgangers, met name bij de kruispunten waar het gebruik en de interactie tussen modaliteiten het meest intensief is. Door de hoge verkeersdruk, smalle fietsstroken, beperkte opstelruimte, onvoldoende snelheidsremming, aanwezigheid van openbaar vervoer en de frequente oversteekbewegingen, ontstaan complexe verkeerssituaties waarin gewenst verkeersgedrag niet vanzelfsprekend is en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers niet wordt gegarandeerd. Deze cumulatie van factoren vergroot het risico op onveilige situaties en biedt weinig foutmarge. Ook ontstaan grote verschillen in onderlinge snelheden en massa's tussen verkeersdeelnemers. Deze bevindingen staan haaks op de Duurzaam Veilig principes homogeniteit en vergevingsgezindheid. Een herijking van vorm en inrichting is noodzakelijk om functie en gebruik weer in balans te brengen.

5 Oplossingsrichtingen

In juli 2026 wordt de wettelijk toegestane snelheid op de David van Mollemstraat en Draaiweg verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Deze snelheidsverlaging vormt een belangrijk uitgangspunt voor de in dit hoofdstuk voorgestelde maatregelen. Zoals in hoofdstuk 4 is geconcludeerd, sluiten de huidige vorm en het feitelijke gebruik van de Draaiweg niet op elkaar aan: het wegprofiel is te krap voor de aanwezige verkeersdruk en de interacties tussen gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers leiden op meerdere locaties tot een verhoogd risico. Hoewel de gemeente op de langere termijn stuurt op een afname van het gemotoriseerde verkeer op deze route, is de huidige situatie anno 2025 het vertrekpunt voor de uitwerking van maatregelen op korte termijn.

De mogelijke oplossingsrichtingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, de CROW Ontwerpwijzer Fiets en het ASVV. De maatregelen zijn maatvast ingetekend en geven een realistische indruk van de benodigde ingrepen. In een volgende ontwerpfase zijn gedetailleerde ontwerptekeningen vereist om de exacte consequenties in beeld te brengen en te beoordelen (denk hierbij aan bijvoorbeeld boogstralen, rijcurves, bebording en markering).

Bij het ontwikkelen van de maatregelen staan diverse doelen centraal. Zo dient de verkeersveiligheid voor alle fietsers verbeterd te worden. Dit geldt zowel voor fietsers die langs de Draaiweg rijden als voor fietsers die de rijbaan kruisen via de oversteeklocaties. Daarnaast is het noodzakelijk om effectieve snelheidsremmende maatregelen toe te passen, zodat de toekomstige 30 km/uur geloofwaardig en herkenbaar wordt. Ook is het vergroten van de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie een belangrijk uitgangspunt, zodat de verkeerssituatie voorspelbaar is en verkeersdeelnemers beter kunnen anticiperen op elkaars gedrag.

Paragraaf 5.1 beschrijft de mogelijkheden om de wegvakken op het traject in te delen. In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de twee meest kansrijke inrichtingsvoorstellen voor het gehele studiegebied (traject). Tot slot zijn in paragraaf 5.3 de scope en bouwspecifieke uitgangspunten opgenomen die van toepassing zijn op de kostenramingen van de twee varianten. De kostenramingen zelf zijn weergegeven in bijlages F en G.

5.1 Inrichting wegvak Westerdijk - Talmalaan

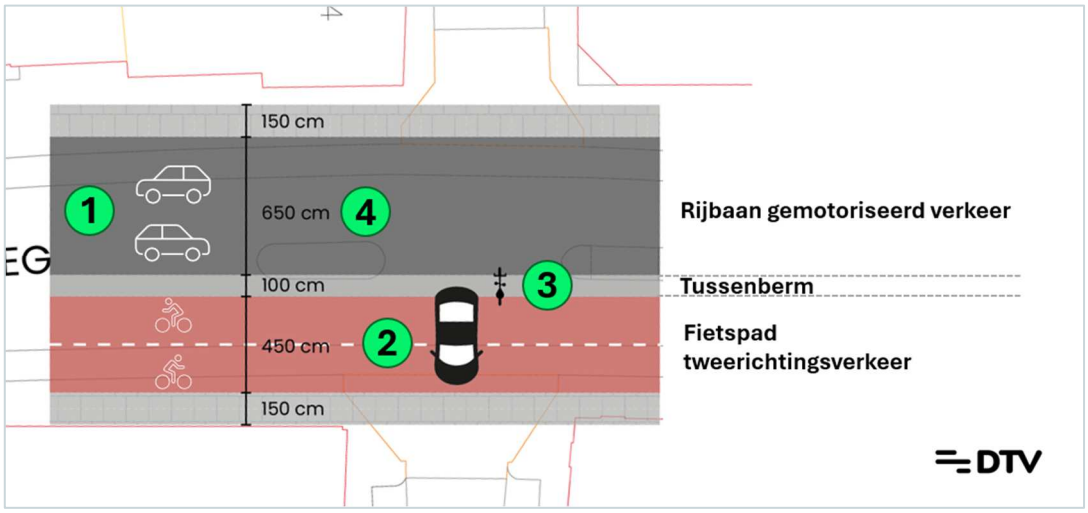
Voor de inrichting van het wegvak tussen de Westerdijk en de Talmalaan zijn er drie wegprofielen uitgewerkt. Deze profielen verschillen in de wijze waarop het fietsverkeer wordt gepositioneerd ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. Het gaat om:

1. Een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad;
2. Een GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden;
3. Een GOW30 met fietsstroken.

In de volgende subparagrafen zijn de varianten nader uitgewerkt en beoordeeld op hun verkeerskundige effecten, ruimtelijke inpasbaarheid en bijdrage aan de veiligheid van met name fietsers en voetgangers.

5.1.1 Wegprofiel 1: Vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad

Het vrijliggende, tweerichtingsfietspad is ontworpen om het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer op de Draaiweg ruimtelijk van elkaar te scheiden.



Figuur 5.1 Wegprofiel 1: Ruimtebeslag vrijliggend fietspad ter hoogte van Lauwerecht

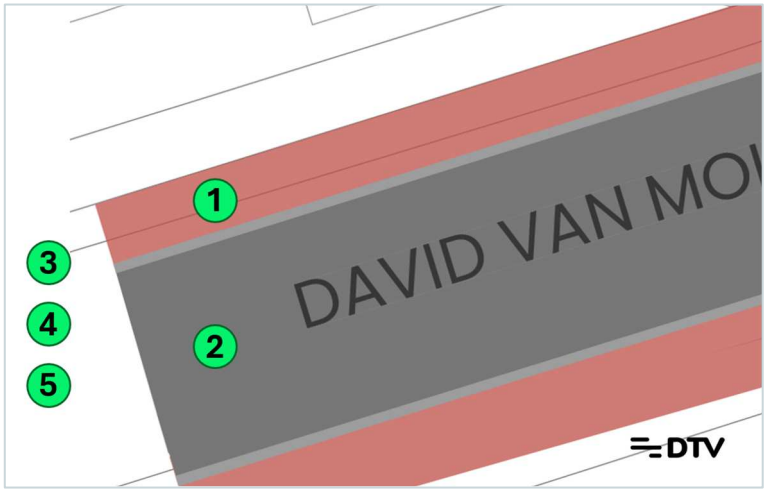
In figuur 5.1 is het vrijliggend fietspad ter hoogte van het kruispunt met de Lauwerecht weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Impact op de inrichting**: Het vrijliggende fietspad vraagt ingrijpende aanpassingen van het traject. Zo moeten parkeerplaatsen aan minimaal één zijde worden verwijderd en blijft er slechts een minimale trottoirbreedte van 1,50 meter over (conform de Ontwerpwijzer Voetgangers is 2,0 meter wenselijk). Ook de kruispunten Oudenoord – David van Mollemstraat en Draaiweg – Talmalaan vereisen grootschalige aanpassingen om aansluiting op de bestaande infrastructuur te waarborgen.
2. **Conflictsituaties bij zijwegen**: Autoverkeer dat de zijwegen inrijdt moet voorrang verlenen aan passerende fietsers en/of voetgangers, wat doorgaande fietsers kan blokkeren. Overstekend autoverkeer (van noord naar zuid) of afslaand vanaf de Draaiweg kan tevens het doorgaande autoverkeer op de Draaiweg hinderen en blokkeren, om voorrang te verlenen aan de doorgaande fietsers. Dit leidt tot een verhoogd risico op onveilige verkeerssituaties voor zowel fietsers als automobilisten.
3. **Opstelruimte voor fietsers**: Fietsers moeten tussen de rijbaan en het fietspad kunnen wachten om voorrang te verlenen aan andere fietsers of voertuigen. De beschikbare ruimte voor deze fysieke geleider is te smal (minimaal 3,0 meter is gewenst), waardoor zowel het fietspad als de rijbaan geblokkeerd kunnen raken.
4. **Breedte rijbaan**: Door de scheiding van rijbaan en fietspad is de rijbaan 6,50 m breed, zodat twee bussen elkaar kunnen passeren. Hierdoor ontstaat een weginrichting die eerder past bij 50 km/uur.

Gezien de aanzienlijke ruimtelijke consequenties van dit wegprofiel is vastgesteld dat dit profiel niet passend is voor het studiegebied en op korte termijn niet realiseerbaar is. Het wordt daarom niet verder meegenomen in dit onderzoek.

5.1.2 Wegprofiel 2: GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden

Het doel van dit wegprofiel is het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer. Door het aanleggen van aanliggende fietspaden krijgen fietsers een eigen, afgebakende ruimte. Met het toepassen van een vergevingsgezinde schuine band is een fietspadbreedte van 2,0 meter acceptabel. Voor volledig vrijliggende fietspaden is minimaal 2,40 meter gewenst. Fietsers hebben door de vergevingsgezinde band in uitzonderlijke gevallen de mogelijkheid uit te wijken naar de rijbaan. Voor het gemotoriseerde verkeer blijft een rijbaan van 6,50 meter noodzakelijk, omdat voertuigen geen gebruik mogen maken van de aanliggende fietspaden.



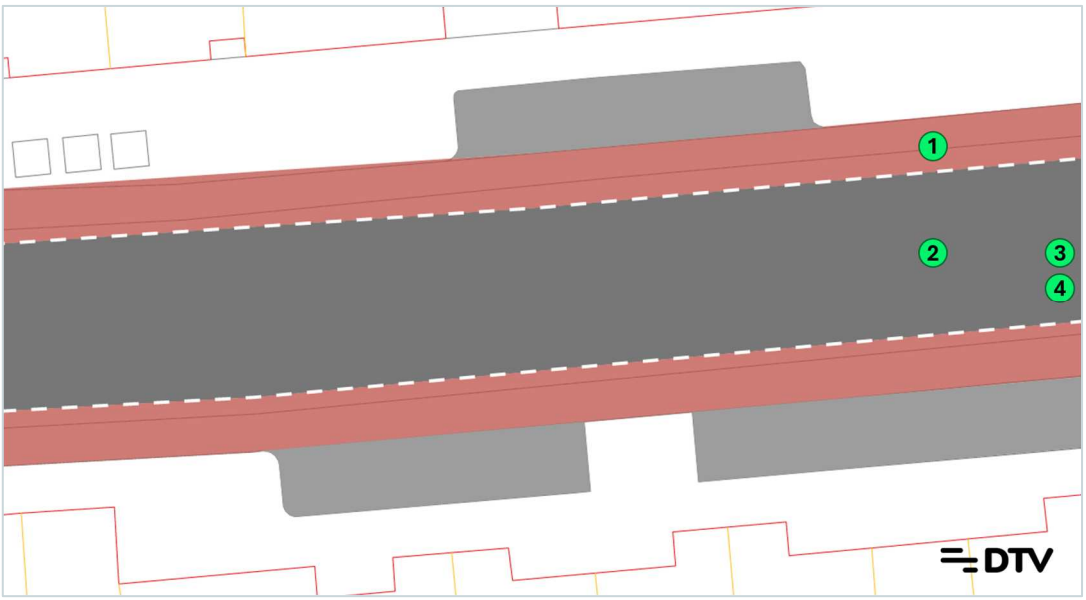
Figuur 5.2 Wegprofiel 2: GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden

In figuur 5.2 is het GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden uitgewerkt. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Fietspadbreedte**: De aanliggende fietspaden zijn 2,0 meter breed. Tussen de fietspaden en de rijbaan ligt een vergevingsgezinde band van 0,15 meter.
2. **Breedte rijbaan**: De rijbaan is 6,50 meter breed, zodat twee bussen elkaar veilig kunnen passeren. Deze breedte in combinatie met de scheiding van fietsers zorgt voor een relatief gestrekt profiel dat hogere snelheden kan stimuleren.
3. **Parkeren**: Op de wegvakken is het noodzakelijk om minimaal aan één zijde het parkeren op te heffen om de benodigde rij- en fietspadbreedtes te realiseren.
4. **Beperkte ruimte bij kruispunten**: Ter hoogte van de kruispunten is onvoldoende ruimte beschikbaar om brede middengeleiders aan te leggen die bijdragen aan het optimaliseren van de opstelruimte voor fietsers en voetgangers.
5. **Snelheidsremming**: Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de kruispunten te reduceren, zijn snelheidsremmende maatregelen nodig in de vorm van (kruispunt)plateaus.

5.1.3 Wegprofiel 3: GOW30 met fietsstroken

Het doel van dit wegprofiel is het verkennen van de mogelijkheden wanneer de huidige rijbaanbreedte als maximaal wordt beschouwd. Hiermee is onderzocht hoe het verkeer, inclusief fietsers, op een compacte manier binnen het bestaande tracé kan worden afgewikkeld, zonder de ruimte voor de andere functies (zoals parkeren en lopen) verder te beperken.



Figuur 5.3 Wegprofiel 3: GOW30 met fietsstroken

In figuur 5.3 is het GOW30 met fietsstroken weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Breedte fietsstroken**: de fietsstroken zijn 2,0 meter breed. In de huidige situatie zijn deze circa 1,50 meter breed. Dit vergroot de ruimte voor fietsers.
2. **Rijbaanbreedte**: De rijbaan is circa 6,0 m breed, terwijl de huidige rijbaan circa 7,0 meter meet. Twee elkaar passerende bussen moeten deels gebruiken maken van de fietsstroken. Dit is een punt van aandacht voor verkeersveiligheid en comfort. Hoewel de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer wordt versmald, is er geen fysieke barrière tussen de rijbaan en de fietsstroken.
3. **Opstelruimte kruispunten**: Ter hoogte van de kruispunten is onvoldoende ruimte voor voldoende brede middengeleiders, waardoor het opstellen van overstekende fietsers en voetgangers beperkt blijft.
4. **Snelheidsremming**: Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de kruispunten te reduceren, zijn snelheidsremmende maatregelen nodig in de vorm van (kruispunt)plateaus.

5.2 Uitwerking op trajectniveau: twee varianten

In een iteratief ontwerpproces zijn, gebaseerd op de GOW30 wegprofielen twee varianten ontwikkeld om de David van Mollemstraat en Draaiweg opnieuw in te richten. Het doel daarvan is om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, terwijl de kwaliteit van de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer zoveel als mogelijk behouden blijft. Het gaat om:

1. **Variant 1**: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten
2. **Variant 2:** GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

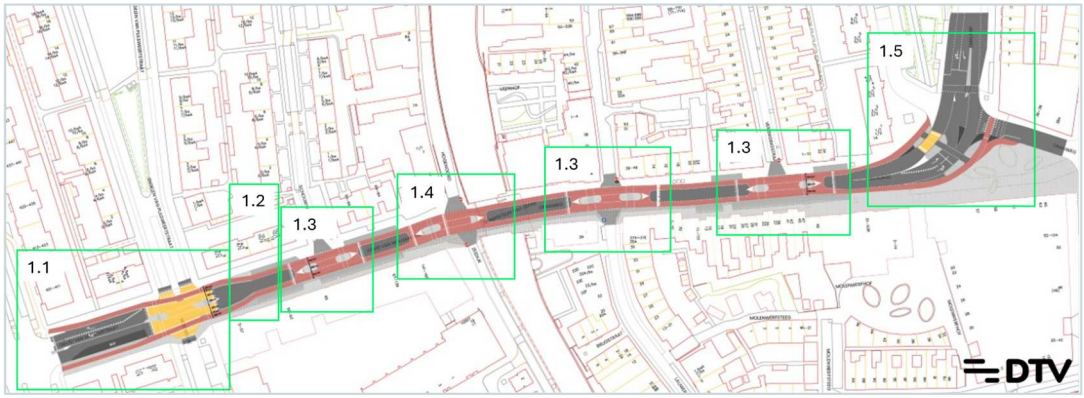
De beide ontwerpen zijn integraal voor het hele traject uitgewerkt, zodat de afstemming tussen wegvakken en kruispunten, de breedte van zowel de rijbaan als de fietsvoorzieningen, en de benodigde snelheidsremmende maatregelen (Zie ook het kader ‘Het dilemma van de verticale snelheidsremmers’) om de beoogde GOW30-snelheid effectief te realiseren optimaal is.

In paragraaf 5.2.1 wordt de uitwerking van variant 1 nader toegelicht. Voor variant 2 is dit in paragraaf 5.2.2. uitgewerkt. Voor de maatvoering van de bestaande situatie is in bijlage C een uitsnede van het traject tussen de Zeedijk en Lauwerecht opgenomen.

Het dilemma van de verticale snelheidsremmers
Een van de belangrijkste maatregelen om de snelheid op een wegvak te reduceren zijn drempels of (kruispunt)plateaus. Hoe steiler of hoger dit element, hoe hoger de snelheidsreductie. De verticale snelheidsremmer zorgt echter ook voor trillingen (met name door gebruik zwaar verkeer) bij omwonenden, comfortverlies voor buspassagiers en mogelijk schade aan de bussen. Door de op- en afrijdende hoek vloeiender te maken en voldoende rechtstand op de drempel, ontstaat een plateau met minder hinder voor de bussen. Wel is de snelheidsremming hierdoor lager.
In de twee varianten worden (kruispunt)plateaus voorgesteld om de snelheid te reduceren. De exacte vormgeving is geen onderdeel van dit verkeersveiligheidsonderzoek en is onderdeel van de vervolgfase.

5.2.1 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten

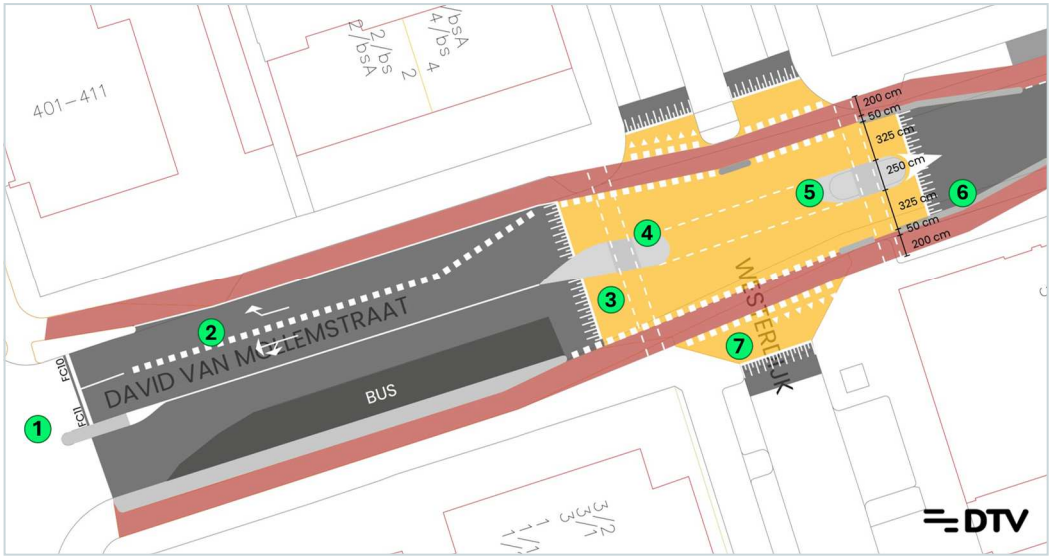
In figuur 5.4 is de gehele principeoplossing van het traject voor variant 1 weergegeven. In bijlage D is deze oplossing in groter formaat opgenomen. In elk kader is een onderdeel van het ontwerp weergegeven en wordt het ontwerp apart toegelicht. Linksboven in het kader staat het corresponderende nummer van deze uitwerking.



Figuur 5.4 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten op hele traject

Uitwerking 1.1: Oudenoord – David van Mollemstraat – Westerdijk
Het kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat blijft met verkeerslichten geregeld en het kruispunt met de Westerdijk blijft een voorrangskruispunt[5]. Omdat beide kruispunten binnen elkaars invloedsfeer liggen, zijn zij gezamenlijk beschouwd. De voorgestelde oplossingsrichting richt zich primair op het optimaliseren van de verkeersafwikkeling bij de verkeerslichten, het beter scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer ter hoogte van de Westerdijk en het versterken van de oversteekbaarheid voor kruisende fietsers en voetgangers.

[5] In het kader van dit verkeersveiligheidsonderzoek, is niet onderzocht of een andere kruispuntoplossing mogelijk is.

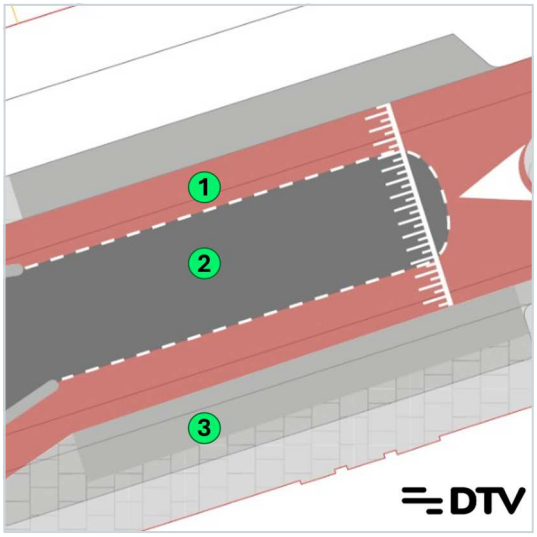


Figuur 5.5 Uitwerking 1.1 Kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat - Westerdijk

In figuur 5.5 is de voorgestelde kruispuntoplossing weergegeven. De belangrijkste aanpassingen zijn als volgt:

1. **Optimalisatie verkeerslichtenregeling**: Op basis van de verkeersregeltechnische schouw was geconstateerd dat de bestaande verkeerslichtenregeling niet optimaal functioneerde voor wat betreft de afwikkeling van het openbaar vervoer en de voetgangersoversteken. De gemeente heeft de regeling daarop aangepast; de vernieuwde regeling is op 12 november 2025 in gebruik genomen.
2. **Opheffen deelconflict fietsers – rechtsafslaand verkeer**: Door de rijstrookindeling te wijzigen kan het deelconflict tussen de overstekende fietsers (over de Oudenoord) en het rechtsafslaande verkeer vanaf de David van Mollemstraat richting de Oudenoord worden opgeheven. Deze wijziging is voorgesteld op basis van de bevindingen tijdens de verkeersregeltechnische schouw en nog niet verkeersregeltechnisch doorgerekend.
3. **Plateau bij kruispunt David van Mollemstraat – Westerdijk**: Het volledige kruispunt David van Mollemstraat – Westerdijk wordt uitgevoerd als een kruispuntplateau met een accentkleur of afwijkende bestrating, waardoor de herkenbaarheid en snelheidsreductie worden vergroot.
4. **Nieuwe middengeleider**: Er wordt een extra middengeleider aangebracht om een afgeschermd rustpunt voor de overstekende fietsers en voetgangers te creëren. Deze middengeleider heeft een breedte 2,50 meter.
5. **Verbreding bestaande middengeleider**: De huidige middengeleider wordt verbreed van 1,90 naar 2,50 meter, in lijn met de minimale breedte conform CROW-richtlijnen.
6. **Fysieke scheiding fiets- en autoverkeer**: Tussen de rijbaan en de fietsstroken wordt een fysieke scheiding van circa 0,50 meter aangebracht, zodat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer beter van elkaar worden gescheiden.
7. **Uitritconstructies verwijderen**: Doordat het kruispunt op een plateau ligt, worden de uitritconstructies verwijderd. Dit maakt het tevens mogelijk dat fietsers verder naar voren kunnen opstellen. Haaientanden geven duidelijk de voorrangssituatie weer.

Uitwerking 1.2: GOW30 met fietsstroken
De wegvakken tussen de kruispunten worden in deze variant ingericht met fietsstroken. De totale rijbaanbreedte wordt in deze variant terug gebracht naar 9,0 meter.

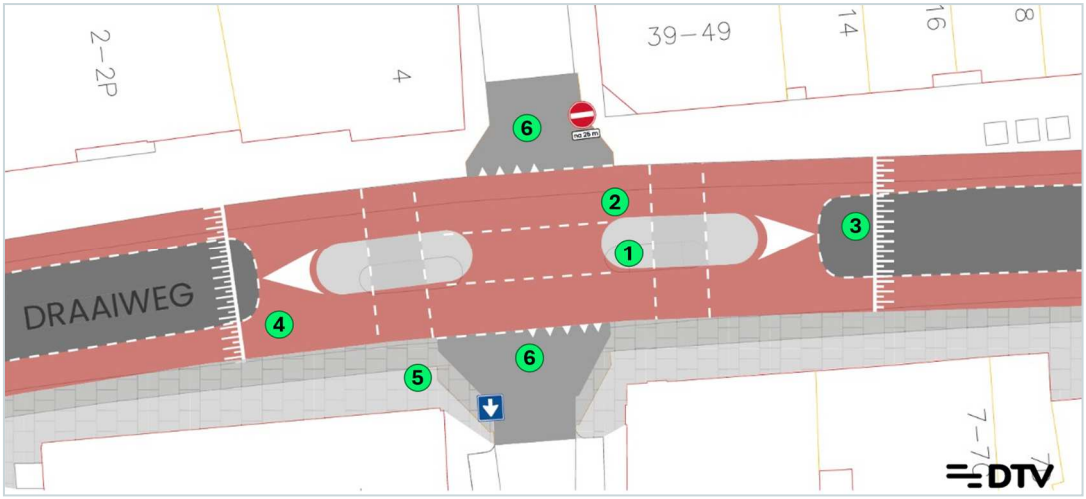


Figuur 5.6 Uitwerking 1.2 GOW30 met fietsstroken

In figuur 5.6 is het wegvak tussen de Westerdijk en Schouwweteringstraat weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Fietsstroken**: De fietsstroken zijn 2,0 meter breed.
2. **Rijbaan**: de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is 5,0 meter breed. Bussen die elkaar passeren, moeten hierdoor uitwijken naar de fietsstrook. Omdat het een GOW30 betreft, wordt geen as-streep in het midden van rijbaan aangebracht.
3. **Breder trottoir zuidzijde**: Het profiel in deze variant is opgebouwd vanaf de noordelijke kant verharding van de rijbaan. Doordat de totale rijbaan smaller wordt, ontstaat aan de zuidzijde van de weg een breder trottoir.

Uitwerking 1.3: Mengen bij de kruispunten
De kruispunten met de Schouwweteringstraat, Zeedijk, Lauwerecht en Vereningstraat worden op dezelfde manier ingericht. Ter hoogte van de kruispunten mengen fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij het fietsverkeer voorrang heeft ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Om het gemotoriseerd verkeer af te remmen worden kruispuntplateaus toegepast. Daarmee komen de huidige uitritconstructies te vervallen. Enkel bij het kruispunt Hogenoord – Zeedijk is het, door de brug over de Vecht, niet mogelijk om een kruispuntplateau aan te leggen (zie uitwerking 1.4). Een aandachtspunt van deze variant is dat de aanwezigheid van veel kruispunten op korte afstand leidt tot een hoge concentratie van interacties tussen weggebruikers.



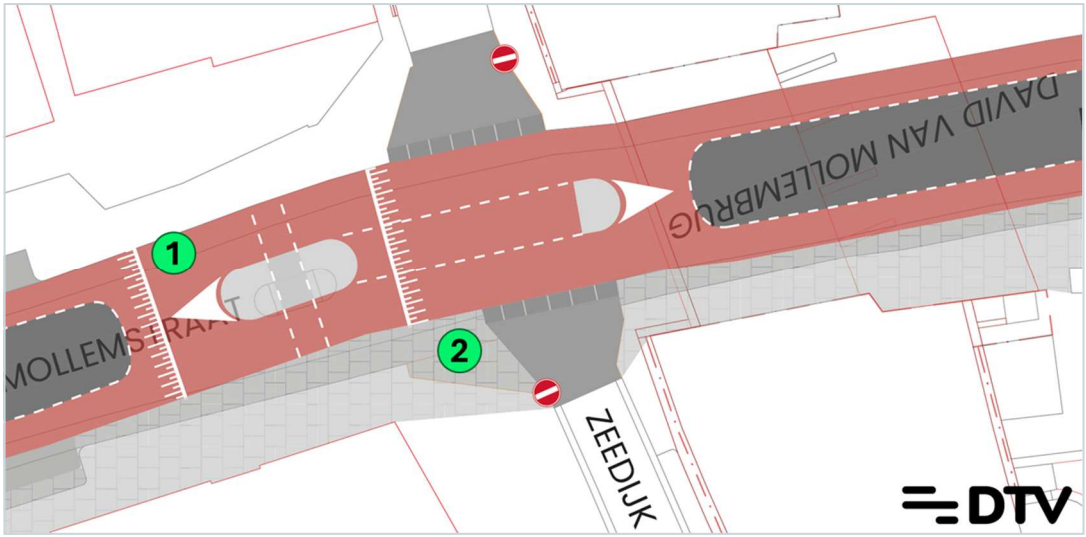
Figuur 5.7 Uitwerking 1.3: Mengen bij kruispunten Schouwweteringstraat,Lauwerecht en Verenigingstraat

In figuur 5.7 is de kruispuntoplossing ter hoogte van het kruispunt met de Lauwerecht weergegeven (voor de overige kruispunten is dit identiek). Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Breedte middengeleiders:** De middengeleiders worden verbreed tot 3,0 meter (nu zijn deze maximaal 2,1 meter breed).
2. **Breedte rijstroken**: Tussen de middengeleiders worden de rijstroken 3,0 meter breed.
3. **Kruispuntplateau**: Ter hoogte van de kruispunten wordt een kruispuntplateau toegepast.
4. **Mengen bij middengeleiders**: Ter hoogte van de middengeleiders moet het gemotoriseerd verkeer en de bussen (tot 18 meter) mengen met het fietsverkeer. Om dit principe te accentueren wordt het kruisingsvlak in zijn geheel in rood asfalt uitgevoerd.
5. **Verbeterde zichtlijnen**: Door het smallere profiel ontstaat een breder trottoir aan de zuidzijde, waardoor de zichthoek voor de fietsers vanuit Lauwerecht zuid beter wordt op het verkeer op de Draaiweg (met name op verkeer vanuit het westen).
6. **Uitritconstructies verwijderen**: Doordat het kruispunt op een plateau ligt, worden de uitritconstructies verwijderd. Dit maakt het tevens mogelijk dat fietsers verder naar voren kunnen opstellen. Haaientanden geven duidelijk de voorrangssituatie weer.

Uitwerking 1.4: Mengen bij de kruispunt Hoogenoord – Zeedijk

Voor het kruispunt Hoogenoord – Zeedijk is het zelfde principe toegepast als voor de overige kruispunten, echter door de ligging direct naast de brug over de Vecht zijn enkele aanpassingen nodig.



Figuur 5.8 Uitwerking 1.4: Mengen bij de kruispunt Hoogenoord – Zeedijk

In figuur 5.8 is de kruispuntoplossing ter hoogte van het kruispunt met de Hoogenoord - Zeedijk weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Plateau voor het kruispunt:** Door de brug is het niet mogelijk om een kruispuntplateau toe te passen. Om wel de snelheidsremming ter hoogte van het kruispunt te realiseren wordt het plateau ter hoogte van de middengeleider aangebracht. Hierdoor blijven de uitritconstructies gehandhaafd.
2. **Versmallen uitritconstructie:** In de huidige situatie is de uitritconstructie vanuit de Zeedijk 12 meter breed. In de nieuwe situatie is deze circa 7 meter breed. Door het versmallen van de uitritconstructie wordt het voor het verkeer dat tegen de richting in rijdt (zie paragraaf 3.3) minder aantrekkelijk gemaakt.

Uitwerking 1.5: Draaiweg – Talmalaan

Het kruispunt Draaiweg – Talmalaan blijft met verkeerslichten geregeld[6]. De voorgestelde aanpassingen zijn primair gericht op het optimaliseren van het huidige gebruik en het verlagen van de rijsnelheden van het doorgaande gemotoriseerd verkeer.

[6] In het kader van dit verkeersveiligheidsonderzoek, is niet onderzocht of een andere kruispuntoplossing mogelijk is.



Figuur 5.9 Uitwerking 1.5 Kruispunt Draaiweg - Talmalaan

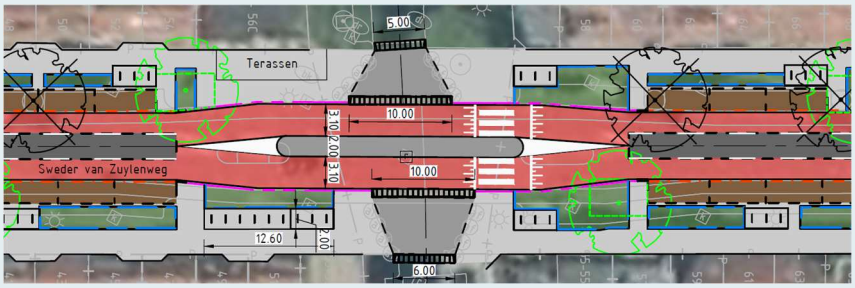
In figuur 5.9 is de voorgestelde kruispuntoplossing weergegeven. De belangrijkste aanpassingen zijn als volgt:

1. **Verlenging fysieke geleider**: De fysieke geleider tussen het vrijliggende fietspad en de rijstrook richting het westen wordt verlengd. Hierdoor ontstaat een optische versmalling van de rijstrook, wat bijdraagt aan lagere rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer.
2. **Aanbrengen plateau:** Op de Draaiweg wordt een plateau gerealiseerd met een accentkleur. Dit plateau zorgt voor snelheidsreductie van het doorgaande autoverkeer in westelijke richting. Door de accentkleur en door het plateau al zo ver mogelijk op het kruispunt te laten beginnen, is de zichtbaarheid vanuit de bocht gewaarborgd. Bovendien is dit een geschikte locatie, aangezien omwonenden hier de minste hinder ondervinden en bussen hier nog niet met hoge snelheid passeren.
3. **Verhogen puntstuk**: Het puntstuk op het kruisingsvlak wordt verhoogd om te voorkomen dat verkeer de bocht richting het noorden afsnijdt. Dit maakt de rijlijn duidelijker en vergroot de voorspelbaarheid van verkeersbewegingen.
4. **Aanpassen bocht en aanleg fiets-bypass**: De bocht voor autoverkeer richting de Troelstralaan wordt aangepast en er wordt een by-pass voor fietsers richting de Draaiweg aangelegd. Dit maakt het deelconflict tussen auto en fiets eenduidiger en overzichtelijker. Door de bocht aan te passen verbetert het zicht op fietsers én neemt de snelheid van afslaand autoverkeer af.
5. **Aanpassen VRI-koppeling met Talmalaan**: De huidige verkeerslichtenregeling heeft een koppeling met de fiets-/voetgangersoversteek op de Talmalaan (circa 150 meter naar het noorden). Door deze koppeling wordt voor het verkeer vanaf de Talmalaan richting het westen het verkeerslicht op groen gehouden, wat tot hogere snelheden leidt. Door deze koppeling vanaf het noorden uit te schakelen (in ieder geval buiten de drukste uren), wordt het verkeer eerder afgeremd.

Opmerking met betrekking tot de verkeersveiligheid voor variant 1
Het voorgestelde profiel met mengen ter hoogte van de kruispunten heeft een sterk snelheidsremmend effect en vergemakkelijkt het oversteken van de Draaiweg door bredere

middengeleiders en smalle rijstroken. Daarnaast verbetert het zicht op het verkeer, met name bij de Lauwerecht, doordat de rijbaan naar het noorden wordt verlegd. Deze extra ruimte voor overstekende fietsers en voetgangers gaat echter ten koste van de beschikbare ruimte voor de fietsers en het gemotoriseerd verkeer op de Draaiweg: de vele fietsers, auto's en bussen moeten zich naar elkaar schikken als ze richting de middengeleiders rijden. Dit zal met de huidige intensiteiten naar verwachting nieuwe verkeersonveilige situaties veroorzaken. Deze variant is alleen realistisch wanneer de intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer kunnen worden teruggebracht tot circa 5.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (zie ook kader).

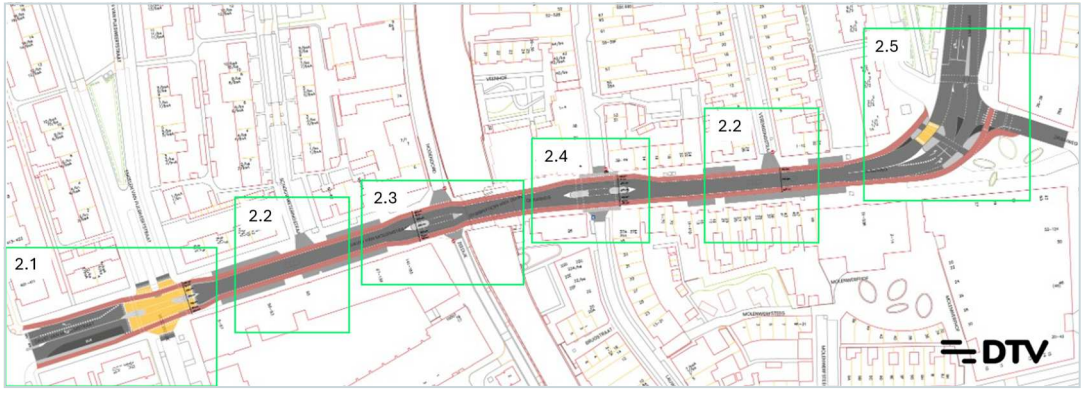
Herinrichting Julianaparklaan – Sweder van Zuylenweg – Adriaan van Bergenstraat
Een vergelijkbaar principe is in Utrecht eerder toegepast, onder andere bij de herinrichting van de Julianaparklaan–Sweder van Zuylenweg–Adriaan van Bergenstraat. In dit gebied is ervoor gekozen om kruispunten volledig in rood asfalt uit te voeren, waarmee wordt gecommuniceerd dat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zich hier mengen, terwijl op de tussenliggende wegvakken fietsstroken aanwezig blijven. Uit recente VRI-tellingen van de gemeente blijkt dat de verkeersintensiteit op de Sweder van Zuylenweg (nabij de Amsterdamsestraatweg) circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit biedt een relevante referentie voor de toepassing van dit principe binnen het huidige studiegebied.



Figuur 5.10 Uitsnede uit Voorlopig Ontwerp herinrichting Sweder van Zuylenweg

5.2.2 Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

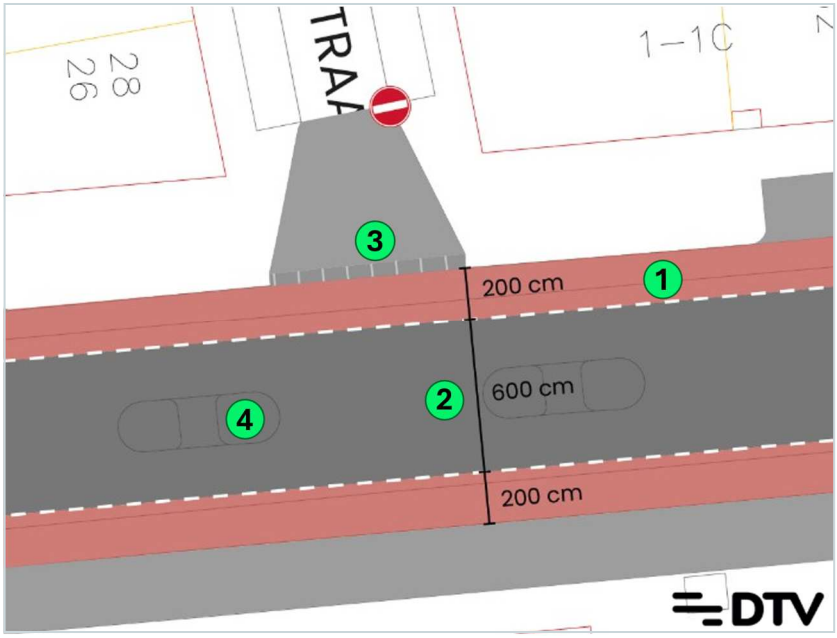
In figuur 5.11 is de gehele principeoplossing van het traject voor variant 2 weergegeven. In bijlage E is deze oplossing in groter formaat opgenomen. In elk kader is een onderdeel van het ontwerp weergegeven en wordt het ontwerp apart toegelicht. Linksboven in het kader staat het corresponderende nummer van deze uitwerking.



Figuur 5.11 Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

Uitwerking 2.1: Oudenoord – David van Mollemstraat – Westerdijk
De oplossing voor dit kruispunt is in variant 2 identiek aan die van variant 1.

Uitwerking 2.2: GOW30 met fietsstroken
De wegvakken tussen de kruispunten worden in deze variant ingericht met fietsstroken. De bestaande rijbaanbreedte (circa 10 meter) wordt hierbij volledig gebruikt.

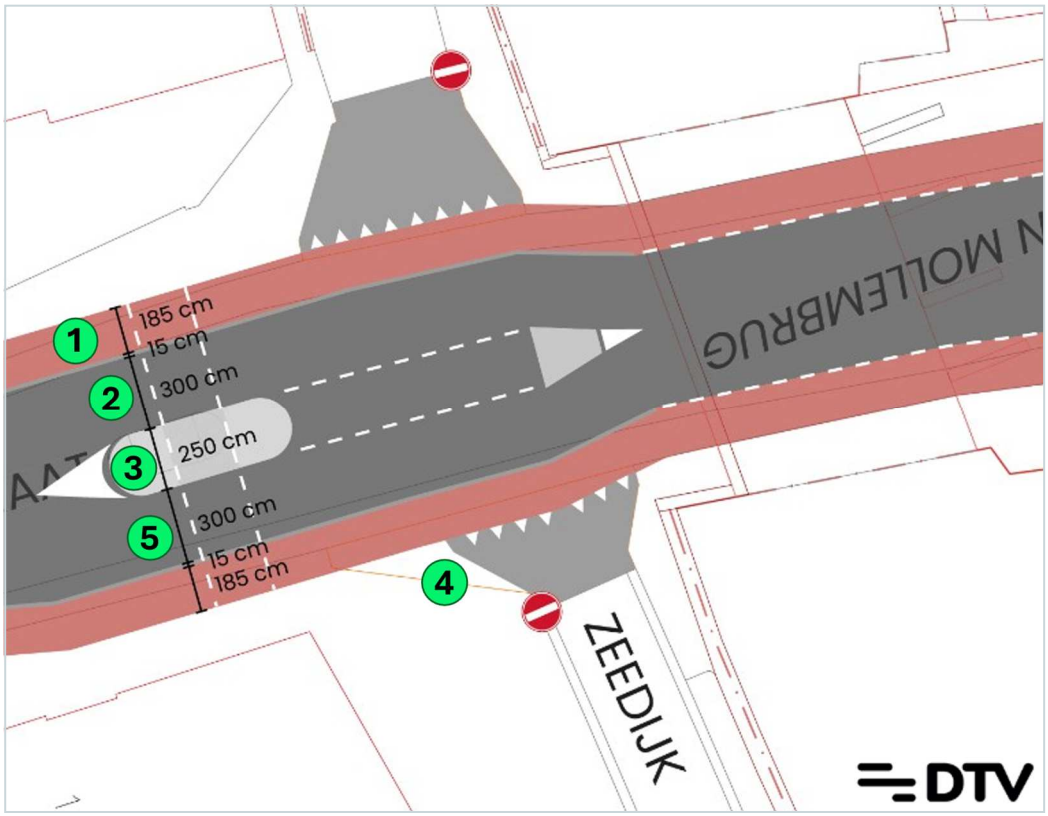


Figuur 5.12 Uitwerking 2.2 GOW30 met fietsstroken

In figuur 5.12 is het wegvak ter hoogte van het kruispunt met de Verenigingstraat weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Fietsstroken**: De fietsstroken zijn 2,0 meter breed (in plaats van circa 1,5 meter).
2. **Rijbaan**: de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is circa 6,0 meter breed. Bussen die elkaar passeren, moeten hierdoor uitwijken naar de fietsstrook. Omdat het een GOW30 betreft, wordt geen as-streep in het midden van rijbaan aangebracht.
3. **Uitritconstructies**: de uitritconstructies bij de Schouwweteringstraat en Verenigingstraat blijven gehandhaafd.
4. **Geen middengeleiders:** Dezelfde kruispuntoplossing als bij de Zeedijk en Lauwerecht (zie uitwerking 2.3) kan niet overal worden toegepast. De wegvakken tussen de kruispunten zijn relatief kort. Dit betekent dat deze stukken niet optimaal kunnen functioneren. Het doortrekken van het GOW30-profiel met aanliggende fietspaden over de gehele Draaiweg zou weliswaar meer consistentie opleveren, maar brengt aanzienlijke ruimtelijke consequenties met zich mee, omdat het niet binnen de huidige rijbaanbreedte past.
5. **Behoud parkeerplaatsen en trottoirs**: Het profiel in deze blijft op de wegvakken gelijk aan de bestaande breedte. Hierdoor kunnen parkeerplaatsen en bestaande trottoirs behouden blijven.

Uitwerking 2.3: Kruispunt Hoogenoord – Zeedijk
Op het kruispunt met Hoogenoord - Zeedijk wordt het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer van elkaar gescheiden door aanliggende fietspaden te realiseren. Ook worden de middengeleiders verbreed om de oversteekbaarheid te verbeteren. Wel moeten alle modaliteiten bij deze kruispuntoplossing concessies doen qua beschikbare ruimte.



Figuur 5.13 Uitwerking 2.3 Kruispunt Hoogenoord - Zeedijk

In figuur 5.13 is de kruispuntoplossing voor variant 2 ter hoogte van het kruispunt Hoogenoord - Zeedijk weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

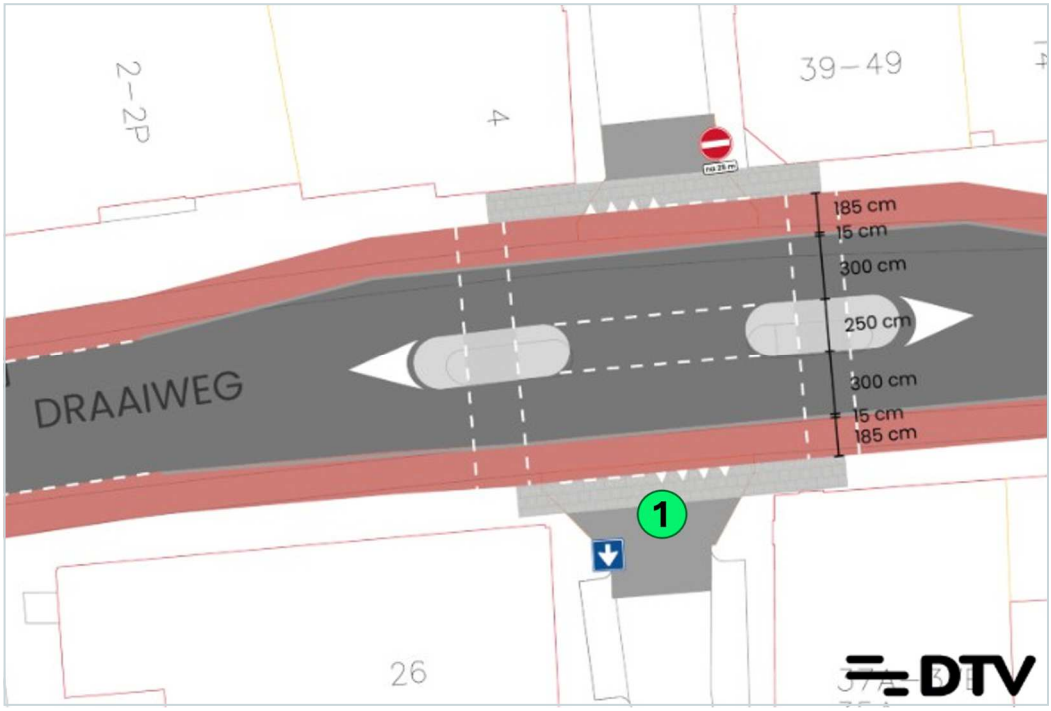
1. **Breedte fietspaden**: De aanliggende fietspaden zijn 2,0 meter breed, inclusief een vergevingsgezinde (schuine) band van 0,15 meter. Technisch gezien is het bij deze breedte nog mogelijk om naast elkaar te fietsen, zij het minder comfortabel. De verwachting is dat fietsers ter hoogte van de kruispunten vaker achter elkaar zullen rijden. In figuur 5.14 is een voorbeeld weergegeven van een schuine band tussen de rijbaan en een aanliggend fietspad.
2. **Breedte rijstroken**: De rijstroken tussen de middengeleiders zijn 3,0 meter breed.
3. **Breedte middengeleiders**: De middengeleiders zijn 2,5 meter breed en creëren een afgeschermd opstelpunt voor overstekende fietsers en voetgangers.
4. **Breedte trottoir**: Op de smalste punten is het trottoir 1,5 meter breed.
5. **Versmallen uitritconstructie:** In de huidige situatie is de uitritconstructie vanuit de Zeedijk 12 meter breed. In de nieuwe situatie is deze circa 7 meter breed. Door het versmallen van de uitritconstructie wordt het voor het verkeer dat tegen de richting in rijdt (zie paragraaf 3.3) minder aantrekkelijk gemaakt.



Figuur 5.14 Voorbeeld schuine band tussen de rijbaan en het aanliggende fietspad

Uitwerking 2.4: Kruispunt Lauwerecht

Op het kruispunt met Lauwerecht wordt het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer van elkaar gescheiden door aanliggende fietspaden te realiseren gelijk aan het kruispunt met de Hoogenoord - Zeedijk.



Figuur 5.15 Uitwerking 2.4 Kruispunt Lauwerecht

In figuur 5.15 is de kruispuntoplossing voor variant 2 ter hoogte van het kruispunt met de Lauwerecht weergegeven. Belangrijke aanvullende aandachtspunten ten opzichte van het kruispunt met Hoogenoord – Zeedijk zijn:

1. **Uitritconstructies verwijderen**: Het verwijderen van de uitritconstructies maakt het mogelijk dat fietsers zo ver als mogelijk naar voren kunnen opstellen. Haaientanden geven duidelijk de voorrangssituatie weer.

Uitwerking 2.5: Draaiweg – Talmalaan
De oplossing voor dit kruispunt is in variant 2 identiek aan die van variant 1.

5.3 Uitgangspunten kostenraming

In deze paragraaf zijn de scope en bouwspecifieke uitgangspunten opgenomen die van toepassing zijn op de kostenramingen van de twee varianten. Voor de prijsvorming is gebruikgemaakt van algemene basisdocumenten, waaronder CP-kostenbestanden en CBS Statline.

Scope werkzaamheden
De scope omvat de werkzaamheden binnen de werkgrenzen van het studiegebied:

- Het zagen en opbreken van asfaltverhardingen;
- Het opbreken van elementverhardingen en kantopsluitingen;
- Het verwijderen en aanbrengen van funderingen;
- Het aanbrengen van asfaltverhardingen;
- Het aanbrengen van kantopsluitingen;
- Het aanbrengen van elementverhardingen;
- Het aanbrengen van middengeleiders van printbeton;
- Het aanpassen van straatafwatering;
- Het verwijderen en aanbrengen van markeringen;
- Het verwijderen en aanbrengen van bebordingen;
- Overige bijkomende en bijbehorende werkzaamheden.

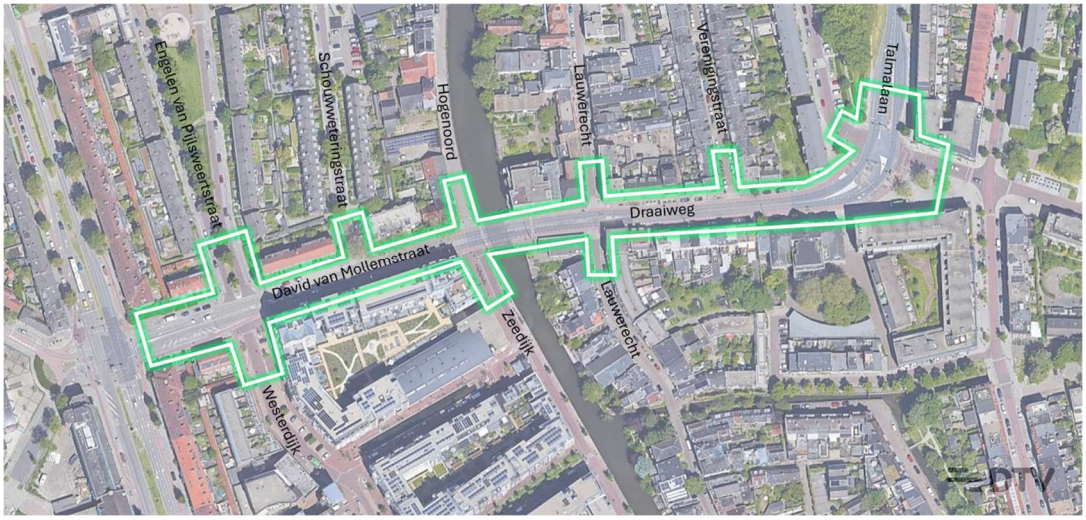
Bouwspecifieke uitgangspunten

- In deze raming is geen rekening gehouden met marktwerking;
- In deze raming is geen rekening gehouden met indexering naar verwachte moment van aanbesteding;
- Er is in deze raming geen rekening gehouden met grondaankoop en andere vastgoedkosten;
- Er is rekening gehouden met het verleggen van kabels en leidingen middels een percentage van de voorziene bouwkosten;
- Gezien het niveau van de kostenraming zijn de nader te detailleren kosten voor bouwkosten gezet op 20%;
- Er is rekening gehouden met tijdelijke verkeersmaatregelen als percentage van de bouwkosten;
- Zoveel mogelijk asfaltverhardingen blijven gehandhaafd;
- Vrijkomende verhardingsmaterialen worden afgevoerd tenzij anders vermeld;
- Er worden geen verhardingsmaterialen door de opdrachtgever ter beschikking gesteld;
- Vrijkomend asfalt is voor ca. 25% teerhoudend, de rest is teervrij;
- Verharding wordt niet voorzien van nieuwe kolken, alleen aanpassen van de kolken;
- De openbare verlichting kan hergebruikt worden in het werk en wordt verplaatst;
- Erkende verwerker zit op een transportafstand van ca. 25 km (enkele reis);
- In deze raming is rekening gehouden met het hergebruik en verplaatsen van de verkeersborden;
- In deze raming is geen rekening gehouden met inrichtingselementen;
- Riolering wordt niet gewijzigd;
- Kantopsluitingen worden uitgevoerd als prefab betonbanden (trottoirbanden / RWS-banden);
- Middengeleiders worden uitgevoerd als RWS banden met printbeton.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft DTV een integraal verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd op de route David van Mollemstraat – Draaiweg, inclusief de kruispunten met de Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan. Het studiegebied is weergegeven in figuur 6.1.



Figuur 6.1 Studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

Het verkeersveiligheidsonderzoek geeft een gedetailleerd beeld van het huidige gebruik en de verkeersveiligheid op de Draaiweg:

- dagelijks maken circa 11.000 motorvoertuigen en 4.700 fietsers gebruik van de route (van oost naar west en vice versa);
- bij de kruispunten met de Zeedijk en Lauwerecht kruisen respectievelijk 4.100 en 2.900 fietsers de David van Mollemstraat/Draaiweg;
- de snelheidsmetingen tonen aan dat de V85-snelheid overdag rond de 40 km/uur ligt, maar ’s nachts fors hoger is (tot 59 km/uur), met uitschieters tot 90 km/uur;
- op basis van TomTom-data is vastgesteld dat circa 40% van het verkeer vanaf de Weerdsingel gebruik maakt van David van Mollemstraat en de Draaiweg om de stad uit te rijden.

Verkeersveiligheid staat onder druk

De analyse van zowel objectieve data (verkeerstellingen, snelheidsmetingen, ongevallenanalyse) als subjectieve waarnemingen (enquêtes, verkeersveiligheidsschouw en gesprekken met omwonenden) toont aan dat de verkeersveiligheid binnen het studiegebied onder druk staat. Met name fietsers en voetgangers ervaren de route als onveilig, veroorzaakt door smalle fietsstroken, beperkte opstelruimte bij oversteekplaatsen, hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en intensieve interactie tussen verschillende modaliteiten. Daarnaast voldoet de infrastructuur op meerdere punten niet aan de CROW-richtlijnen. Fietsstroken zijn te smal, middeneilanden bieden onvoldoende veilige opstelruimte en de combinatie van parkeren, laden en lossen en intensief busverkeer vergroot de kans op conflictsituaties.

Ook laten de verkeersmetingen zien dat op zowel de Zeedijk als de Lauwerecht (zuid) een aanzienlijk aandeel van de gemotoriseerde verkeersbewegingen plaatsvindt in strijd met het

geldende eenrichtingsregime. Het relatief hoge aandeel verkeer in de formeel niet-toegestane rijrichting is opmerkelijk en duidt mogelijk op onduidelijkheid in de verkeersinrichting, onvoldoende herkenbaarheid of beperkte naleving van de verkeersregels. Dit kan leiden tot onverwachte verkeerssituaties en een verhoogd risico op conflicten (zowel in deze wegvakken als op de kruispunten), met name voor kwetsbare weggebruikers.

Draaiweg vervult meerdere functies

De Draaiweg vervult meerdere functies. Het is zowel een belangrijke verbindingsweg naar het centrum voor gemotoriseerd verkeer als een intensief gebruikte oost-westverbinding voor het fietsverkeer. Ook fungeert de weg als belangrijke verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de Talmalaan/Kardinaal de Jongweg en de buurten in het westen en noordwesten van Utrecht. Daarnaast kruisen twee druk bereden hoofdfietsroutes de Draaiweg. De straat heeft bovendien een verblijffunctie, met langsparkeren, enkele winkelvoorzieningen en woningen direct aan de route. Door de beperkte ruimte tussen de bebouwing zijn de huidige inrichting en het feitelijke gebruik van de route niet in balans.

Keuzes maken is noodzakelijk

De onderzochte oplossingsrichtingen laten zien dat verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming mogelijk is, maar dat het beperkte profiel en de hoge verkeersintensiteit dwingende keuzes vergen. Er is een forse (structurele) afname van gemotoriseerd verkeer nodig om een ontwerp te realiseren dat rechtdoet aan de functie en het gebruik van de weg. Dit heeft uiteraard een positief effect op de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten.

In variant 1 (zie figuur 6.2 en bijlage D) zijn alle kruispunten voorzien van brede middengeleiders, zijn de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer smal gehouden en gaat het fietsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer. Door de smallere rijbaan ontstaat meer zicht voor kruisende fietsers en voetgangers op naderend gemotoriseerd verkeer. Bijkomend voordeel is dat er meer ruimte voor de voetgangers parallel aan de Draaiweg ontstaat. **Alleen met deze variant kan de inrichting voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen, en wordt de veiligheid van (kwetsbare) weggebruikers substantieel verbeterd. Echter is hierbij een forse afname van gemotoriseerd verkeer essentieel.**

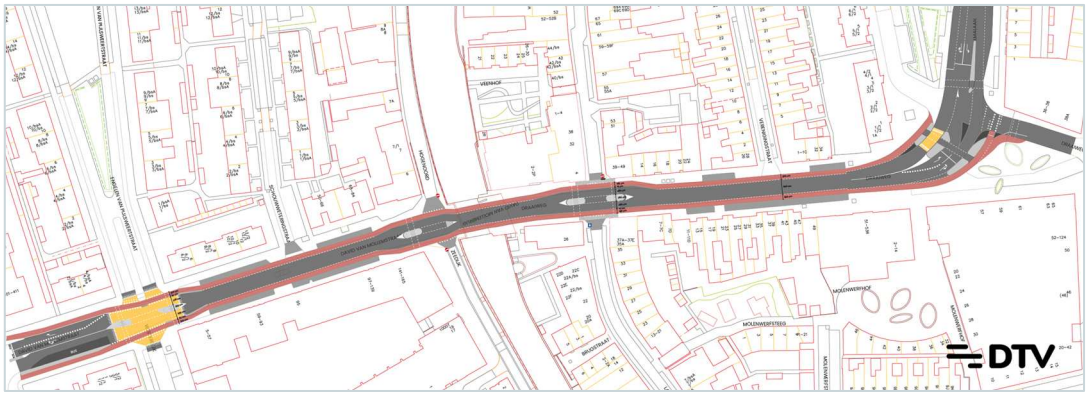


Figuur 6.2 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten op hele traject

De gemeente Utrecht is eind 2025 gestart met een netwerkstudie om de mogelijkheden voor het verlagen van de verkeersintensiteit op de Draaiweg te onderzoeken. De doorlooptijd van deze studie en het realiseren van eventuele maatregelen is echter te lang om af te wachten. Om de inrichting van de weg op korte termijn beter aan te laten sluiten op het toekomstige snelheidsregime en verkeersveiliger te maken, is daarom variant 2 ontwikkeld.

Variant 2 – verkeersveilige inrichting op korte termijn
Variant 2 (zie figuur 6.3 en bijlage E) vraagt van alle modaliteiten – automobilisten, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer – dat zij concessies doen. De beschikbare ruimte voor gemotoriseerd verkeer en parkeren wordt beperkt, fietsers beschikken niet overal over aanliggende fietspaden en voetgangers moeten op enkele locaties genoegen nemen met smallere trottoirs. Door deze gezamenlijke 'water-bij-de-wijn'-benadering ontstaat een inrichting die de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbetert, zonder dat één modaliteit onevenredig wordt benadeeld.

In deze variant is er, vanwege de ruimtelijke impact, voor gekozen om uitsluitend op de kruispunten Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan aanpassingen door te voeren. Hiermee blijft de ingreep beperkt tot de locaties waar de meeste winst in verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te behalen is. Daarnaast houdt deze aanpak voor de gemeente de mogelijkheid met minder ingrepen open om in een later stadium alsnog variant 1 te realiseren.



Figuur 6.3 Variant 2: GOW30, aanliggende fietspaden met scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

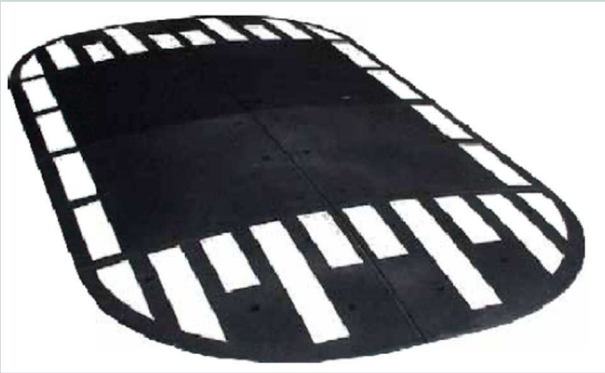
6.2 Aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek adviseert DTV om de volgende stappen te nemen in het vervolg van de ontwikkeling van de David van Mollemstraat – Draaiweg:

1. **Heroverweeg de netwerkfunctie van het studiegebied**. Het wordt aanbevolen om de huidige functie van de David van Mollemstraat – Draaiweg als 'verbindingsweg naar het centrum' te heroverwegen. Wanneer sprake is van een lagere verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer (en (eventueel) minder buslijnen), kan de weg functioneren als geloofwaardige 30 km/uur-weg, waarbij de realisatie van de optimale variant 1 mogelijk is.

2. **Werk variant 2 uit tot een Voorlopig Ontwerp, met prioriteit voor de kruispunten Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan .** Het wordt aanbevolen om variant 2 (verder technisch) uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp, met expliciet aandacht voor de keuze of de wegvakken tussen de kruispunten wél of niet worden ingericht met het GOW30-profiel met de fietsstroken. Bij de verdere uitwerking verdient het prioriteit om de vier kruispunten Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan als eerste te beschouwen, aangezien juist op deze locaties de grootste winst in verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers kan worden behaald.

3. **Plaats Gumatec-drempels om snelheid van gemotoriseerd verkeer te reduceren**. Om de snelheid van gemotoriseerd verkeer op de David van Mollemstraat en de Draaiweg effectief terug te dringen, wordt aanbevolen om op korte termijn Gumatec-rubberen prefabdrempels aan te leggen. Uit snelheidsmetingen blijkt dat dagelijks meerdere voertuigen snelheden tussen 80 en 90 km/uur halen, terwijl de maximumsnelheid 50 km/uur bedraagt. Gumatec-drempels worden onder andere toegepast op routes met openbaar vervoer of op weggedeelten die door hulpdiensten worden gebruikt, en vormen daarmee een geschikte optie voor dit tracé. Het wordt aanbevolen om de drempels zodanig te positioneren, dat ze bij voorkeur net voor de kruispunten liggen, maar het nog wel mogelijk is om de kruispunten met de Zeedijk en de Lauwerecht aan te passen.



Figuur 6.4 Voorbeeld Gumatec rubber prefabdrempel

4. **Start aanvullend onderzoek naar snelheidsremmende plateaus**. Het wordt aanbevolen om aanvullend onderzoek op te starten over het toepassen van plateaus binnen het studiegebied. De plateaus zijn immers een essentieel instrument om de snelheid te verlagen op de langere wegvakken. Het onderzoek dient zich te richten op de optimale vormgeving, de mate van snelheidsremming die hiermee haalbaar is, de optimale locatie en positie van plateaus in relatie tot de kruispunten en oversteekbewegingen en mogelijke overlast van geluid en trillingen.

5. **Voer verkeersregeltechnische analyses uit voor het kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat.** Tot slot wordt aanbevolen om te onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om de rijstrookindeling op dit kruispunt om te draaien. Door de rijstrookindeling te wijzigen kan het deelconflict tussen de overstekende fietsers (over de Oudenoord) en het rechtsafslaande verkeer vanaf de David van Mollemstraat richting de Oudenoord worden opgeheven. Deze wijziging is voorgesteld op basis van de bevindingen tijdens de verkeersregeltechnische schouw.

6. **Bevorderen naleving eenrichtingsregimes op de Zeedijk en Lauwerecht (zuid).** De geconstateerde verkeersbewegingen in strijd met het geldende eenrichtingsregime op zowel de Zeedijk als de Lauwerecht (zuid) wijzen op een beperkte herkenbaarheid en naleving van de verkeersregeling. Het wordt aanbevolen om, aanvullend op de reeds beschreven maatregel voor het kruispunt met de Zeedijk, ook op beide straten in te zetten op het versterken van de duidelijkheid en afdwingbaarheid van het eenrichtingsverkeer. Er is geen sprake van een eenvoudige, direct toepasbare maatregel om het negeren van het eenrichtingsverkeer volledig te voorkomen. Het wordt daarom aanbevolen om deze problematiek verder te verkennen en toe te werken naar een structurele oplossing. Op korte termijn kan worden ingezet op gerichte, tijdelijke handhavingsacties, bijvoorbeeld met waarschuwingen en indien nodig met boetes.

Bijlage A Petitie buurtbewoners

Petitie

ter

Structurele verbetering

van de Verkeerssituatie

Draaiweg / David van Mollemstraat / Talmalaan

Utrecht

Aan: *Gemeente Utrecht*

Betreft: *Verzoek tot onafhankelijk onderzoek en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Draaiweg/David van Mollemstraat/Talmalaan*

Utrecht, 5 maart 2025

Geachte leden van het gemeentebestuur en de gemeenteraad, beste Senna,

Wij, de ondertekenaars van deze petitie, **verzoeken u dringend om actie te ondernemen met betrekking tot de verkeerssituatie op de Draaiweg, David van Mollemstraat en Talmalaan.** De huidige situatie leidt tot ernstige verkeersveiligheidsproblemen en heeft negatieve gevolgen voor voetgangers, fietsers en bewoners, met als absoluut dieptepunt het overlijden van de 24-jarige Floor op 1 februari jongstleden.

De frustratie en inmiddels ook boosheid in onze buurt is groot. Dit tragische ongeval staat niet op zichzelf maar is een pijnlijke bevestiging van wat wij als bewoners al jaren signaleren: onze straten zijn levensgevaarlijk. We ervaren dagelijks een gevoel van onveiligheid; of we nu te voet, met de fiets of met de auto onderweg zijn. We zien auto's en bussen met hoge snelheden passeren, we ervaren onduidelijke en gevaarlijke oversteekplaatsen en we voelen ons machteloos tegenover het (sluip)verkeer dat onze straten overspoelt. En dan hebben we het nog niet over het asociale verkeersgedrag dat ook hier helaas regelmatig voorkomt. Hoeveel waarschuwingen, meldingen en ongelukken zijn er nodig voordat deze straten worden aangepast?

Met dit schrijven bieden wij u de petitie aan inzake het verzoek tot een onafhankelijk onderzoek naar de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Draaiweg/David van Mollemstraat/Talmalaan. Deze is ondersteund door **1.770** handtekeningen, ons inziens benadrukt dit de noodzaak om aan ons verzoek tegemoet te komen en de huidige verkeersinrichting zo snel mogelijk te herzien.

Bijgevoegd vindt u tevens een samenvatting van de enquête die wij onder de genodigden van de buurtbijeenkomst d.d. 18 februari hebben gehouden. De uitkomsten spreken voor zich.

Wij hopen dat u deze petitie met de ernst en urgentie zult behandelen die zij verdient. Graag blijven wij met u in gesprek om de mogelijkheden en vervolgstappen zo snel mogelijk concreet te maken.

Met vriendelijke groet,

Matthijs Moeken, Steven Quekel, Coen Enklaar, Catharina van der Meer, David Schoenmaker, Rolf van der Veer en Anne Scholten - Buurtinitiatief Aanpassen Draaiweg/DVM/Talmalaan

Problemen die wij ervaren

Wij ervaren verschillende verkeersproblemen die de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid in onze wijk negatief beïnvloeden. Vooral de excessief hoge verkeersdruk in combinatie het feit dat fietsers in onze straten niet gescheiden zijn van autoverkeer en de zeer onoverzichtelijke fietsoversteekplaatsen zorgen iedere dag opnieuw voor grote problemen, zowel tijdens drukke als rustige momenten.

Ons valt op dat vooral de middagspits voor enorme verkeersdruk zorgt. Dit roept vragen op: kan het zijn dat onze straten gebruikt worden om de ring van Utrecht te omzeilen en in de middagspits dwars door de stad rijden? In ieder geval leidt het dagelijks tot irritaties en bijna aanrijdingen tussen weggebruikers en een ongekende verslechtering van de luchtkwaliteit.

Zodra het drukke verkeer afneemt na de middagspits verandert de straat in een racebaan, vooral omdat de straat door de fietsstroken breder overkomt dan hij daadwerkelijk is. Wat opvalt is dat het verkeer 's avonds aanzienlijk verschilt van het verkeer overdag; de bestuurders zijn vaak jong, beschikken over snelle auto's en rijden veel te hard. Het lijkt alsof de weg 's avonds voor hen een snelle verbinding is die ze regelmatig berijden, hetgeen begrijpelijk is omdat sinds het aanpassen van de Marnixlaan de snelste verbinding tussen de wijken Overvecht en Kanaleneiland (in tegenstelling tot de doelstelling van verkeersvisie 2040) via de Draaiweg/DVM/Talmalaan loopt. Wij hebben tot op heden geen enkele keer een vorm van handhaving gezien rondom dit levensgevaarlijke rijgedrag, waardoor het onbestraft blijft en de situatie verslechtert. Dit brengt niet alleen de verkeersveiligheid in gevaar maar geeft ook een permanent gevoel van onrust: wanneer gaat het weer mis?

Dan is er het intensieve busverkeer met de reusachtige elektrische dubbele bussen (ledig gewicht 19.000kg). Door de frequentie en de grootte van de bussen wordt de situatie onoverzichtelijk, waardoor vooral fietsers in de problemen komen. Vaak zien we ze de stoep of een parkeerhaven in vluchten om de bus langs te laten. We ervaren dat buschauffeurs regelmatig ongeduldig zijn en zien ze soms versnellen om voor een middenberm nog een fietser in te halen. De onbalans tussen deze mastodonten en fietsende kinderen op een en dezelfde weg is ronduit angstaanjagend.

Opmerkelijk is dat in alle omliggende straten met dezelfde wegcategorie (doorgaande weg categorie 2) fietsers wél gescheiden zijn van het overige verkeer. Zowel op de Oudenoord, op de nieuw aangelegde Talmalaan en zelfs op de Kaatstraat rijden fietsers niet op de rijbaan. Uitsluitend op de Draaiweg/DVM, de weg met de hoogste verkeersdruk van alle omliggende wegen, worden fietsers gedwongen de rijbaan te delen met auto's en bussen. Dit druist in tegen de SWOV (het Nationaal Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) richtlijnen. Dit brengt ons bij de constatering dat in nagenoeg heel Nederland en Utrecht, conform de SWOV richtlijnen:

a) fietsers gescheiden worden van het overige wegverkeer bij hoge verkeersdruk.

b) kruisingen tussen fietsers en drukke autowegen gebruik maken van snelheid beperkende maatregelen.

Om voor ons onbekende redenen is er bij (het 400m lange traject) Draaiweg/DVM gekozen om beide essentiële aspecten van de SWOV richtlijnen te negeren en al het drukke verkeer zichzelf te laten reguleren over twee brede rijstroken, oftewel: een '*self-explaining road*'.

Ons vermoeden is dat de uitzonderlijk smalle inrichting van de omgeving (15 meter gevel tot gevel op het punt van het ongeval) ervoor zorgen dat deze maatregelen niet toegepast kunnen worden; het is te smal om auto's en fietsers te scheiden, snelheid beperkende chicanes passen dubbele bussen niet doorheen, drempels zorgen (door het gewicht van de bussen) voor trillingen waardoor oude huizen beschadigen, de gemiddelde snelheid (doordat de straat overdag nagenoeg altijd vast staat) haalt de norm voor een flitspaal niet en zou je stoplichten plaatsen dan blokkeer je de hele binnenstad.

Hierdoor lijken maatregelen die voor autoverkeer en fietsers elders in Nederland zorgen voor een hogere verkeersveiligheid onmogelijk toegepast te kunnen worden op de Draaiweg/DVM/Talmalaan.

Maar we kunnen deze beredenering ook omdraaien: door de inrichting van de omgeving is dit gebied **volstrekt ongeschikt om zoveel verkeer te verwerken op een manier die de verkeersveiligheid borgt en voldoet aan de SWOV richtlijnen**. Het is dan op zijn minst opmerkelijk om te constateren dat de gemeente desondanks, keer op keer de verkeersdruk juist in dit gebied beleidsmatig verhoogt.

De recente afsluiting van de Kaatsstraat heeft daarbij gezorgd voor een geschatte verdubbeling[1] van de verkeersdruk in een straat die de oorspronkelijke verkeersbewegingen al niet kon verwerken. In onze ogen zijn we daarmee aangekomen bij een volstrekt onhoudbare situatie. Wij ervaren dat de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en de gezondheid van ons als bewoners ondergeschikt zijn aan de belangen van andere buurten en vooral aan die van het doorgaande (sluip)verkeer.

Daarom zouden wij, samenvattend, maar niet limitatief (wij zijn immers geen verkeersdeskundigen, enkel ervaringsdeskundigen), de volgende vragen beantwoord willen hebben:

1. Is de **veiligheid van (overstekende) fietsers en voetgangers** op de Draaiweg/DVM gedurende de **DRUKKE momenten** voldoende geborgd?
   Zo nee: hoe kan dit worden verbeterd?

2. Is de **veiligheid van (overstekende) fietsers en voetgangers** gedurende de **RUSTIGE momenten** voldoende geborgd, specifiek in relatie tot de **snelheden van het autoverkeer?**
   Zo nee: hoe kan dit worden verbeterd?

3. In welke mate wordt de **veiligheid, gezondheid en leefbaarheid van de bewoners bedreigd** door het **beleidsmatig verhogen** van de verkeersdruk op de Draaiweg/DVM, is dit **vanuit normering en regelgeving verantwoord?**
   Hoe kan dit worden verbeterd?

4. In hoeverre wordt de verbinding Draaiweg/DVM/Talmalaan als **doorgaande weg tussen verschillende delen (west/oost en vice versa) van stad gebruikt**, en sluit dit aan op de verkeersvisie 2040?
   *Indien dit **niet ingecalculeerd (sluip)verkeer** betreft: hoe kan dit anders?*

[1] *de meting van de verkeersdruk na de sluiting van de Kaatstraat heeft in de zomervakantie plaatsgevonden maar wordt vergeleken met een de nul-meting tijdens een normale werkweek, daardoor kunnen we die meting niet gebruiken en moeten we helaas de toename van verkeersbewegingen schatten.*

Ons verzoek aan de gemeente

In deze petitie vragen wij om een onafhankelijk onderzoek. De reden hiervoor ligt enerzijds bij de manier waarop de gemeente in het verleden met onze belangen is omgesprongen: onze straat fungeert als het 'verkeersafvoerputje' van alle doorstroom beperkende maatregelen in de omliggende buurten. Anderzijds is er sprake van stelselmatig negeren van meldingen van bewoners over ongevallen en onveilige situaties, evenals het uitblijven van concrete maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Daardoor heeft de buurt geen vertrouwen in het correct afhandelen van deze situatie door de gemeente, simpelweg omdat dit ertoe leidt dat de ontwerpers van de huidige wegindeling dit ook gaan beoordelen; een klassieke geval van “de slager die zijn eigen vlees keurt”.

Gezien de complexiteit van de vragen en de potentiële beperkingen van een onafhankelijk onderzoek, hebben wij onze onderzoeksvragen opgedeeld in drie categorieën:

a. Ruwe dataverzameling;

b. Second opinion(s) over het huidige gebruik, indeling van de straat en mogelijke verbeteringen;

c. Validatie van de gemeten cijfers ten opzichte van de wettelijke uitgangspunten en normeringen voor een veilige weginrichting.

Sub a Dataverzameling

Voor deze metingen is geen onafhankelijk onderzoek nodig; de gebruikelijke gemeentelijke instanties kunnen deze tellingen uitvoeren.

1. Hoeveelheid verkeer
    a. Representatieve tellingen (niet tijdens de vakantie) van dagelijks verkeer door de straat in representatieve tijdsblokken (i.v.m. piekbelasting) inclusief het fietsverkeer dat de Draaiweg/DVM kruist.
    b. Inzicht in verkeersstromen op het plein Draaiweg/Talmalaan en hoeveel verkeer de Draaiweg verlaat richting de Vogelenbuurt (ontsluiting vogelenbuurt door afsluiten Kaatstraat).
2. Soort verkeer
    a. In kaart brengen van herkomst en bestemming (sluip)verkeer middels scannen van kentekens tussen Overvecht en Kanaleneiland en vice versa; bij de Daalsetunnel, begin DVM, eind Talmalaan en verkeer dat afslaat op de Marnixlaan richting Lauwerecht.
3. Snelheidsmetingen
    a. Wekenlange 24-uurs trajectcontroles op de gehele Draaiweg/DVM/Talmalaan in beide richtingen – geen moment opnames – om een compleet beeld van behaalde snelheden en frequentie van hard rijden met cijfers te onderbouwen.
    b. Apart analyseren van de snelheid en het rijgedrag van bussen.
4. Luchtkwaliteit en geluidsniveau
    a. Meten en vergelijken van luchtkwaliteit en geluidsniveau met andere straten in Utrecht.
    b. Evalueren ten opzichte van wettelijke normering en kaders om leefbaarheid en negatieve effecten gezondheid bewoners in te kunnen schatten.

Sub b 1 Second opinions

In de petitie vragen we om onafhankelijk onderzoek. Dit doen we omdat wij de stellige overtuiging hebben dat de huidige inrichting van de Draaiweg/DVM/Talmalaan niet voldoet aan veiligheidsnormen en op een dagelijkse basis zorgt voor levensbedreigende situaties, dan wel serieuze bedreigingen van de veiligheid van met name doorgaande fietsers, voetgangers en bewoners. Het Nationaal Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) maakt dat overduidelijk:

> *"Een wegontwerp is gebaseerd op de driehoek Functie – Vormgeving – Gebruik/gedrag. Deze driehoek houdt in dat de functie tot uitdrukking moet komen in de vormgeving (het ontwerp en de inrichting), en dat de vormgeving moet leiden tot het bedoelde en gewenste gebruik en gedrag door verkeersdeelnemers.*
>
> *De eisen die aan een wegontwerp worden gesteld zijn daarbij bedoeld om ongevallen te voorkomen en de ernst van de afloop van onvermijdbare ongevallen te verminderen. De mogelijke conflicten tussen voertuigen worden door deze eisen zo veel mogelijk beheerst:*
>
> - *Vermijd conflicten met kruisend en overstekend verkeer.*
> - *Scheid verkeerssoorten.*
> - *Reduceer de snelheid op potentiële conflictpunten.*
> - *Vermijd obstakels langs de rijbaan.*
> - *Rijsnelheden dienen te zijn afgestemd op kwetsbare verkeersdeelnemers.*
> - *Voetgangers en fietsers verplaatsen zich over fysiek van het gemotoriseerde verkeer gescheiden voet- en fietspaden.*
> - *Waar kwetsbare verkeersdeelnemers mengen met zwaar gemotoriseerd verkeer is de rijsnelheid maximaal 30 km/uur, omdat de kans op een dodelijke afloop van een ongeval sterk toeneemt bij een botssnelheid vanaf circa 30 km/uur."*

Ons inziens is het noodzakelijk dat andere verkeersdeskundigen dan degenen die de oorspronkelijke ontwerpen én de verkeersvisie 2040 hebben ontworpen, naar de huidige wegindeling kijken omdat de inrichting van onze straten op geen enkele van bovenstaande punten overeenstemt met de SWOV richtlijnen. Omdat wij de complexiteit rondom een integraal onafhankelijk onderzoek begrijpen, willen wij voorstellen senior verkeersdeskundigen uit andere Nederlandse steden danwel van het SWOV te vragen middels een second opinion hun visie over de huidige indeling van de weg in combinatie met de accuraat gemeten datasets uit sub a. te geven. Omwille van een gebalanceerde analyse zouden we deze gemeentelijke verkeersdeskundigen willen aanvullen met enkele onafhankelijke verkeersdeskundigen. Onze vragen richten zich daarbij op de volgende specifieke onderwerpen:

1. Is de omgevingsindeling en het wegontwerp geschikt om de huidige verkeerdruk te verwerken?
2. Is het veilig en geoorloofd om de fietsers in een dergelijk drukke weg niet te scheiden van het autoverkeer?
3. Is het gebruikelijk en veilig om de grote stadsbussen met hoge frequentie door een dergelijk drukke, smalle en complexe verkeerssituatie te laten rijden?
4. Zijn de inrichting van de voetgangers oversteekplaatsen en de stoepen logisch en veilig genoeg?
5. Is het mogelijk om op een dergelijke manier de zeer drukke fietsroutes deze weg te laten oversteken?
6. Is de huidige inrichting van het verkeersplein tussen de Draaiweg en de Talmalaan veilig en logisch?
7. Is het gebruikelijk bij een juiste wegindeling dat zoveel verkeersdeelnemers het verkeersplein "niet juist" gebruiken (lees: door rood en over de stoep fietsen)?

Sub b 2 Visie op verbeteringen second opinion

Naast een interpretatie van de huidige situatie willen wij de verkeersdeskundigen uit andere gemeenten en de onafhankelijke deskundigen vragen een visie te formuleren op hoe de situatie ter plekke kan worden verbeterd. Voor ons is dit een essentieel onderdeel van het onderzoek. Wij zijn van mening dat het voor degenen die de huidige situatie hebben beoordeeld als 'voldoende' niet mogelijk is om met een frisse blik naar dezelfde situatie te kijken. Wij geloven dat alleen onafhankelijke experts daadwerkelijk een second opinion kunnen geven, en nieuwe en voorheen niet bedachte oplossingen kunnen aandragen voor de complexe problemen op de Draaiweg/DVM/Talmalaan.

Deze second opinions zouden niet alleen moeten zorgen voor een holistische visie, maar ook voor concrete, kleinere, oplossingen voor de situaties geschetst onder categorie b1. Het is van belang dat deze deskundigen zowel vanuit een integraal perspectief als met oog voor detail naar de problemen kijken, zodat we innovatieve en effectieve maatregelen kunnen implementeren die de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze straat significant verbeteren op de korte termijn.

Sub c Validatie huidige situatie ten opzichte van wettelijke uitgangspunten en normeringen

Als gezegd verkeren wij in de stellige overtuiging dat er fundamentele onjuistheden zitten in de indeling van de weg en de bijbehorende kwalificaties in de bestemmingsplannen. Het kan niet zo zijn dat men beleidsmatig de verkeersstromen op een dergelijk smal, onoverzichtelijk punt met zoveel kruisende fietsbewegingen blijft verhogen zonder rekening te houden met de veiligheid. Daarom willen wij, op basis van de hiervoor verzochte onderzoeken en uitkomsten, een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren door een instantie zoals SWOV, Veilig Verkeer Nederland, TNO en CROW of IPLO.

Deze validatie zou zich moeten richten op het toetsen van de huidige situatie aan de wettelijke uitgangspunten en normeringen voor verkeersveiligheid en -beheer. Dit onderzoek kan een snelle en kosteneffectieve analyse zijn, mits het werk in categorie A tot en met B2 goed en gestructureerd is opgeleverd.

Het doel is om vast te stellen of de huidige wegindeling voldoet aan de geldende wet- en regelgeving en waar nodig verbeteringen aan te brengen die de veiligheid en leefbaarheid in onze wijk aanzienlijk verhogen zodat een ongeluk zoals op 1 februari nooit meer kan gebeuren in onze en uw straten.

Samenvatting belevingsonderzoek Draaiweg/DVM/Talmalaan

Onderstaand ontvangt u de uitkomsten van de enquête welke onder de 50 bezoekers van bewonersbijeenkomst op 18 februari 2025 is gehouden (alle deelnemers van de bijeenkomst hebben de enquête ingevuld – 100% participatie). Wij hebben deze uitkomst alsmede de antwoorden op de open vragen gebruikt om de concrete invulling van de Petitie zoals deze hiervoor is beschreven te onderbouwen.

a) 100% van de respondenten ervaart dat de verkeersdrukte op het traject sinds de afsluiting van de Kaatstraat significant is toegenomen.

b) 73% van de respondenten heeft dagelijks last van het verkeerslawaai, trillingen en of uitlaatgassen

c) 92% van de respondenten onderschrijft de typering van het traject op rustige momenten als 'racebaan'

d) 85% van de respondenten heeft zelf gevaarlijke situaties ervaren op het traject

e) 67% van de respondenten heeft hiervan in het verleden al eens melding gemaakt bij gemeente en/of politie

Op de vraag wat de (meest) gevaarlijke aspecten aan de weginrichting zijn, is zeer uitgebreid maar eenduidig gereageerd. Hieruit kan het volgende worden opgemaakt:

a) 80% van de respondenten noemt het kruisend en overstekend verkeer op de diverse oversteekplaatsen aan de Zeedijk, Lauwerecht, kruispunt Draaiweg en oversteek Talmalaan als gevaarlijk

b) 63% van hen noemt de snelheid op deze zogenaamde conflictpunten als levensgevaarlijk

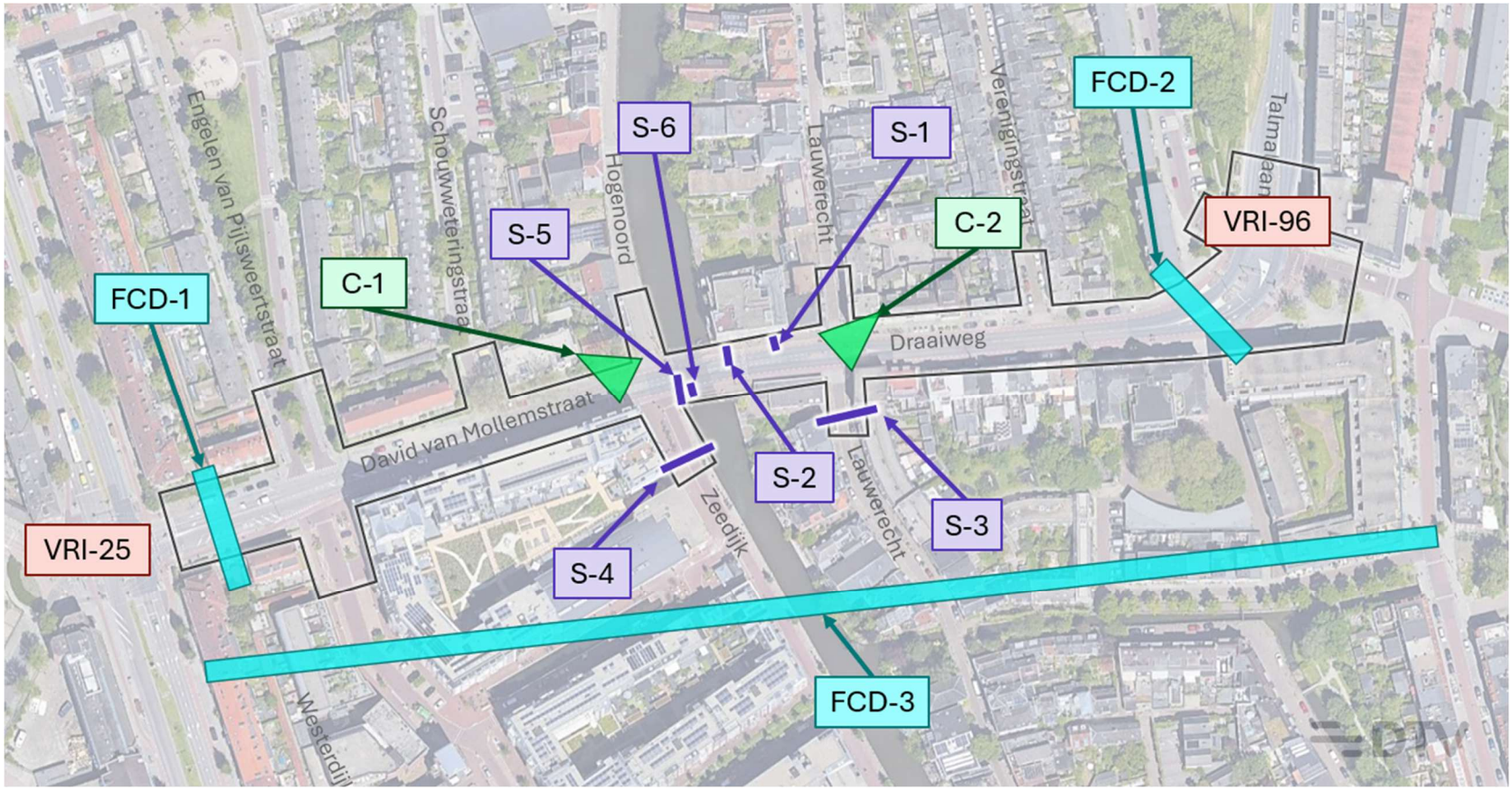
c) 58% merkt op dat de verschillende verkeerssoorten niet (fysiek) van elkaar worden gescheiden en dit gevaarlijke situaties met zich meebrengt

d) 55% merkt specifiek op de dat rijsnelheden daarbij niet zijn afgestemd op kwetsbare verkeersdeelnemers, maar juist op die van het (zware) gemotoriseerde verkeer. Opnieuw met gevaar voor de kwetsbare verkeersdeelnemers

In de bijlagen vind u de individuele antwoorden van de respondenten op het onderzoek alsmede praktijkvoorbeelden van deze buurtbewoners en hun aanbevelingen.

De uitgebreidheid waarmee aan dit onderzoek is deelgenomen laat zien hoe groot de betrokkenheid is in de buurt. Wij zijn mede daardoor van mening dat wij het verzoek tot onafhankelijk onderzoek naar - en aanpassen van - de huidige verkeersituatie indienen namens alle bewoners van de buurt.

Bijlage B Overzicht verkeersmetingen



Figuur 6.5 Overzicht uitgevoerde verkeersmetingen

Telpunt	Locatie	Type telling	Type data	Onderscheid type voertuigen	Opmerking
VRI-25	Kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat	VRI-telling	Aantallen voertuigen	Nee	Doordat op bepaalde rijstroken richtingen zijn gecombineerd (bv rechtdoor en linksaf samen), kunnen geen exacte afslagpercentages worden vastgesteld
VRI-96	Kruispunt Draaiweg – Talmalaan	VRI-telling	Aantallen voertuigen	Nee	Doordat op bepaalde rijstroken richtingen zijn gecombineerd (bv rechtdoor en linksaf samen), kunnen geen exacte afslagpercentages worden vastgesteld
S-1	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen fietsers	Nee	Telslang wordt onder hoek 30 graden op fietsstrook geplaatst
S-2	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	Op drukkere momenten kunnen aantallen en onderscheid naar type voertuigen niet goed worden geteld. Snelheden op rustige periodes worden nauwkeurig bepaald
S-3	Lauwerecht-zuid	Slangtelling	Aantallen voertuigen en fietsers + snelheden	Ja	
S-4	Zeedijk	Slangtelling	Aantallen voertuigen en fietsers + snelheden	Ja	
S-5	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	Op drukkere momenten kunnen aantallen en onderscheid naar type voertuigen niet goed worden geteld. Snelheden op rustige periodes worden nauwkeurig bepaald
S-6	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen fietsers	Nee	Telslang wordt onder hoek 30 graden op fietsstrook geplaatst
S-7	Talmalaan t.h.v. fietsoversteek	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	
S-8	Talmalaan t.h.v. fietsoversteek	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	
C-1	Kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk	Camera	Conflictobservatie	Ja	Beelden worden geanalyseerd op mogelijke conflicten en bijzonderheden voor alle modaliteiten
C-2	Kruispunt Draaiweg – Lauwerecht	Camera	Conflictobservatie	Ja	Beelden worden geanalyseerd op mogelijke conflicten en bijzonderheden voor alle modaliteiten
FCD-1	Doorsnede David van Mollemstraat	Floating Car Data	Herkomst-bestemmingen	Nee	Op doorsnedes wordt bepaald wat de herkomsten en bestemmingen zijn, betreft relatieve aantallen
FCD-2	Doorsnede Draaiweg	Floating Car Data	Herkomst-bestemmingen	Nee	Op doorsnedes wordt bepaald wat de herkomsten en bestemmingen zijn, betreft relatieve aantallen
FCD-3	David van Mollemstraat - Draaiweg	Floating Car Data	Herkomst-bestemmingen	nee	Betreft data op gehele traject (verdeeld naar kleinere deeltrajecten). Data is gebaseerd op gemiddelden van minimaal 5 minuten

- Door telslangen S-2 en S-5 midden op het traject te plaatsen, is het tellen van voertuigen niet precies op heel drukke momenten (met stilstaand verkeer). Voordeel is wel dat snelheden dan midden op traject in de rustige uren goed kan worden gemeten.
- Bij de verkeerslichten is het uitgaande verkeer (dat het traject dus uitrijdt) goed te tellen. Met deze richtingen zijn de telslangtellingen S-2 en S-5 te corrigeren. Door de gecombineerde rijstroken is het ingaande verkeer niet exact te bepalen.

Bijlage C Uitsnede bestaande situatie met maatvoering


GELEN VAN PIJLSWEERTSTRAAT
ENGELEN VAN PIJLSWEERTSTRAAT
SCHOUWWETERINGSTRAAT
HOGENOORD
VEENHOF
VERENIGINGSTRAAT
TALMALAAN
TROELSTRALAAN
DRAAIWEG
DRAAIWEG
DAVID VAN MOLLEMSTRAAT
DAVID VAN MOLLEMSTRAAT
ZEEDIJK
WESTERDIJK
BRUGSTRAAT
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
LAUWERECHT
LAUWERECHT
ZWARTEWATER
ZWARTE WATER
MERELSTRAAT
MERELBRUG
MERELHO
ZWARTEWATI

Bijlage D Variant 1: GOW30, fietsstroken en mengen bij de kruispunten op hele traject


ENGELEN VAN PUIJSWEERTSTRAAT
SCHOUWWETERINGSTRAAT
DAVID VAN MOLLEMBURG
DRAAIWEG
HOGENOORD
ZEEDIJK
VEENHOF
VERENIGINGSTRAAT
TROELSTRALAAN
MERELSTRAAT
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
BRUGSTRAAT
LAUWERCHT
ZWARTEWATER
ZWARTE WATER
MERELBRUG
BUS
300 cm
325 cm
350 cm

Bijlage E Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht


ENGELEN VAN PUIJSWEERTSTRAAT
SCHOUWWETERINGSTRAAT
HOGENOORD
VEENHOF
ZEEDIJK
VERENIGINGSTRAAT
TROELSTRALAAN
MERELSTRAAT
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
BRUGSTRAAT
LAUWERCHT
ZWARTEWATER
ZWARTE WATER
DAVID VAN MOLLEMSTRAAT
DAVID VAN MOLLENBRUGG
DRAAIWEG
BUS
MERELBRUG

Bijlage F Kostenraming variant 1

De kostenraming van variant 1 is separaat van deze rapportage aan de opdrachtgever verstrekt.

Bijlage G Kostenraming variant 2

De kostenraming van variant 2 is separaat van deze rapportage aan de opdrachtgever verstrekt.

DTV

DTV.
Waar we nieuwe wegen vinden

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

Gemeente Utrecht

Bijlage 1: Resultaten verkeersveiligheidsonderzoek Draaiweg en David van Mollemstraat

Aanleiding en proces
Na het noodlottige ongeval op 1 februari 2025 hebben bewoners een petitie (Onderzoek de veiligheid op de Draaiweg, maak het overzichtelijker en rustiger - Petities.nl) ingediend bij de gemeente. In deze petitie wordt de gemeente opgeroepen een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren hoe de Draaiweg zo snel als mogelijk aangepast kan worden om:

- De snelheid van het verkeer te verlagen (overdag 'én 's nachts);
- De overzichtelijkheid en veiligheid van de kruisingen en oversteekplaatsen te verbeteren voor fietsers en voetgangers;
- Het autoverkeer te verminderen naar een veilig, leefbaar en gezond niveau.

Op een door bewoners georganiseerde bijeenkomst op 18 februari 2025 in buurtcentrum De Leeuw hebben bewoners hun zorgen over de verkeersveiligheid op de Draaiweg en de David van Mollemstraat toegelicht. Ook hebben ze de resultaten van een door henzelf uitgevoerde enquête naar de beleving van de verkeersveiligheid toegelicht. Op 5 maart 2025 is de petitie aan de wethouder Mobiliteit overhandigd.

De gemeente heeft daarop toegezegd een onafhankelijk verkeersveiligheidsonderzoek uit te laten voeren. Verkeerskundig bureau DTV heeft dit onderzoek in de tweede helft van 2025 uitgevoerd. Daarbij zijn verkeersmetingen, camera-analyses van kruispunten, ongevallencijfers, meldingen van bewoners en enquêteresultaten betrokken. (Overzicht meldingen David van Mollemstraat, Draaiweg en Talmalaan.xlsx).

Reeds genomen maatregelen
Direct na het ongeval zijn maatregelen genomen, waaronder extra bebording en attentiemarkeringen op de kruisingen Draaiweg/Lauwerecht en David van Mollemstraat/Zeedijk. Met deze maatregelen attenderen we gemotoriseerd verkeer extra op overstekende fietsers en voetgangers op beide kruisingen. Op verzoek van de gemeente heeft het Openbaar Ministerie daarnaast een tijdelijke flitspaal geplaatst op de Draaiweg ter handhaving van de maximumsnelheid van 50 km/uur. Deze flitspaal heeft vanaf begin november 2025 tot begin januari 2026 op de Draaiweg gestaan.

We hebben u per raadsbrief Dodelijk ongeval Draaiweg en in de beantwoording van SV nr. 12 Aanvullende vragen naar aanleiding van dodelijk ongeval op de Draaiweg d.d. 03-02-2025 en SV nr. 165 Verkeersveiligheid Draaiweg – herhaalde aanrijdingen en uitblijven maatregelen van 13-10-2025 geïnformeerd over de door ons al gerealiseerde verkeersveiligheidsmaatregelen en over de stand van zaken van dit onderzoek.

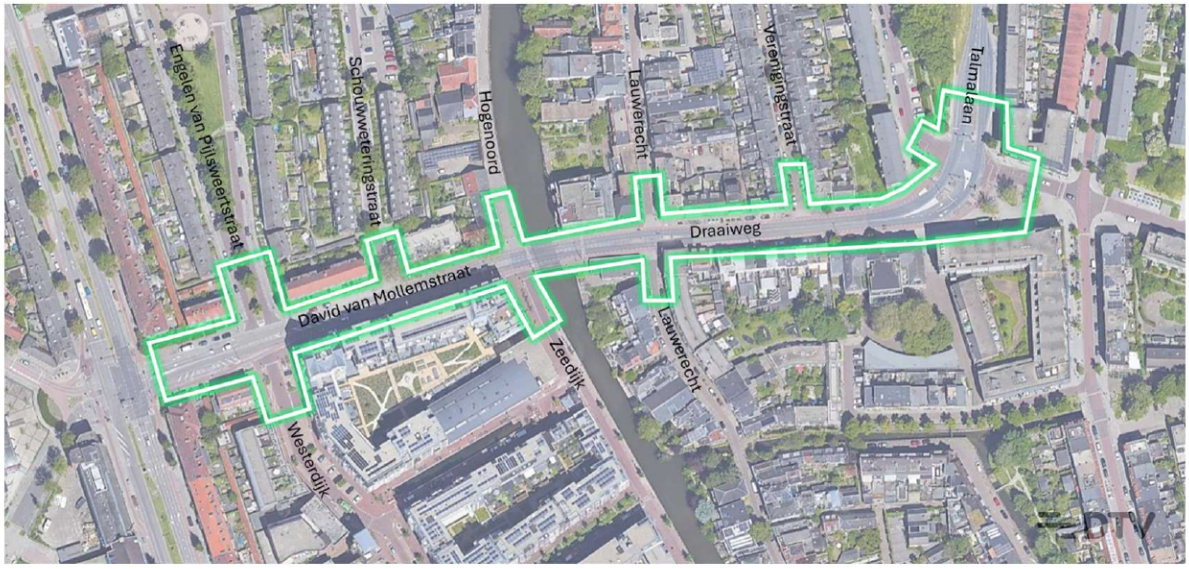
Uw raad heeft bij de behandeling van de programmabegroting 2026 d.d. 13 november 2025 via amendement A192 Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg unaniem € 750.000 euro beschikbaar gesteld voor verbetering van de verkeersveiligheid op de Draaiweg,

Versneld 30 km/uur op 10 juli 2026
We hebben u geïnformeerd over het gewijzigde uitvoeringsprogramma 30 km/uur (zie Raadsbrief Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km en wijziging in haltenetwerk fietsroute om de Noord). Op 10 juli 2026 verlagen wij in één keer de maximumsnelheid op wegen zonder vrijliggende fietspaden van 50 km/uur naar 30 km/uur. De Draaiweg en de David van Mollemstraat maken hiervan onderdeel uit. Dit leidt naar verwachting tot lagere gemiddelde en maximale snelheden en daarmee tot een positief

effect op de verkeersveiligheid. In het verkeersveiligheidsonderzoek heeft bureau DTV maatregelen verkend om beide wegen verkeersveiliger te maken, die passen bij een wegprofiel voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Uitkomsten verkeersveiligheidsonderzoek

Doel onderzoek
Doel van het verkeersveiligheidsonderzoek was het inzichtelijk maken van de verkeersveiligheid in het studiegebied en te beoordelen waar zich risico's of knelpunten voordoen. Het onderzoek dient op basis van een analyse van de verkeersveiligheid concrete maatregelen voor te stellen om de verkeersveiligheid in het studiegebied op korte termijn te verbeteren. Het onderzoek houdt daarbij rekening met het faciliteren van de bestaande verkeersstromen.



Figuur 1.1 Studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

Input voor het onderzoek
Om bovenstaande vragen te beantwoorden heeft bureau DTV gebruik gemaakt van de volgende informatie:

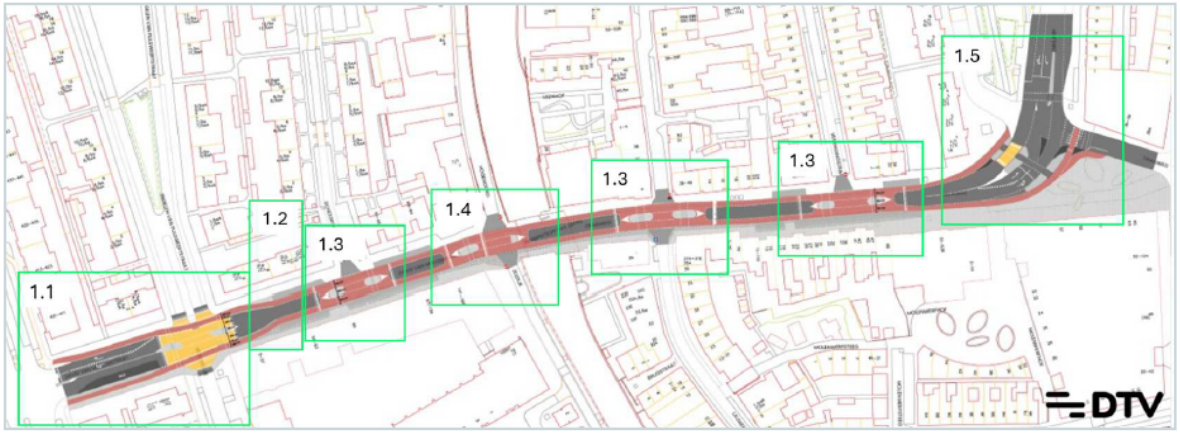
- Bureau DTV heeft verkeersmetingen uitgevoerd in de perioden eind augustus t/m half september 2025 en gedurende twee weken in de periode eind oktober/begin november 2025. Er zijn metingen verricht naar de aantallen en gemiddelde snelheden van het verkeer op de Draaiweg en de David van Mollemstraat en naar de aantallen verkeer op de Lauwerecht en de Zeedijk. Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens uit telslangen en zogenoemde 'Floating Car Data' uit Tom-Tom-data, die informatie geven over de herkomst en bestemming van het verkeer;
- Via twee camera's heeft het bureau gedurende één week alle verkeersbewegingen op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht geanalyseerd;
- Bureau DTV heeft meerdere schouwen ter plaatse uitgevoerd en gebruik gemaakt van beschikbare informatie over geregistreerde ongevallen en verkeersslachtoffers;
- Bureau DTV heeft een online enquête uitgevoerd, waarmee bewoners en weggebruikers knelpunten en verbeterpunten op een digitale kaart konden aangeven;
- Er is ook gebruik gemaakt van de resultaten van de door de initiatiefnemers van de petitie uitgevoerde enquête onder bewoners naar hun beleving van de verkeersveiligheid;
- Bureau DTV heeft gebruik gemaakt van de meldingen, die bewoners de afgelopen jaren hebben gedaan bij de gemeente over de verkeersveiligheid in het studiegebied.

Beoordeling verkeersveiligheid
De route David van Mollemstraat – Draaiweg heeft in het verkeersnetwerk een stedelijke verbindingsfunctie richting het centrum met hoge verkeersdruk (circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal) én intensief fietsverkeer (circa 4.700 per dag). Dit gebruik past bij een gebiedsontsluitingsweg, zoals de weg in het Mobiliteitsplan 2040 ook is bestemd. Maar de huidige inrichting sluit onvoldoende aan op zowel de huidige verkeersintensiteiten als op het toekomstbeeld met een GOW30-profiel (uitgaande van menging van fiets en gemotoriseerd verkeer op de kruisingen). Smalle fietsstroken (circa 1,50 meter), beperkte opstelruimte, complexe kruispunten en

hoge snelheden (V85 van 39–42 km/u overdag, ’s nachts oplopend tot 59 km/u met uitschieters tot 90 km/u) zorgen voor een verhoogd risico, vooral voor kwetsbare weggebruikers. De zijstraten Zeedijk en Lauwerecht zijn bovendien belangrijke schakels in stedelijke fietsverbindingen, wat blijkt uit het grote aantal gemeten (brom)fietsers op de Lauwerecht en de Zeedijk. De (brom)fietsers op de Zeedijk (circa 4.100 per etmaal) steken vrijwel allemaal de David van Mollemstraat over. De (brom)fietsers op de Lauwerecht (circa 2.900 per etmaal) steken bijna allemaal de Draaiweg over.

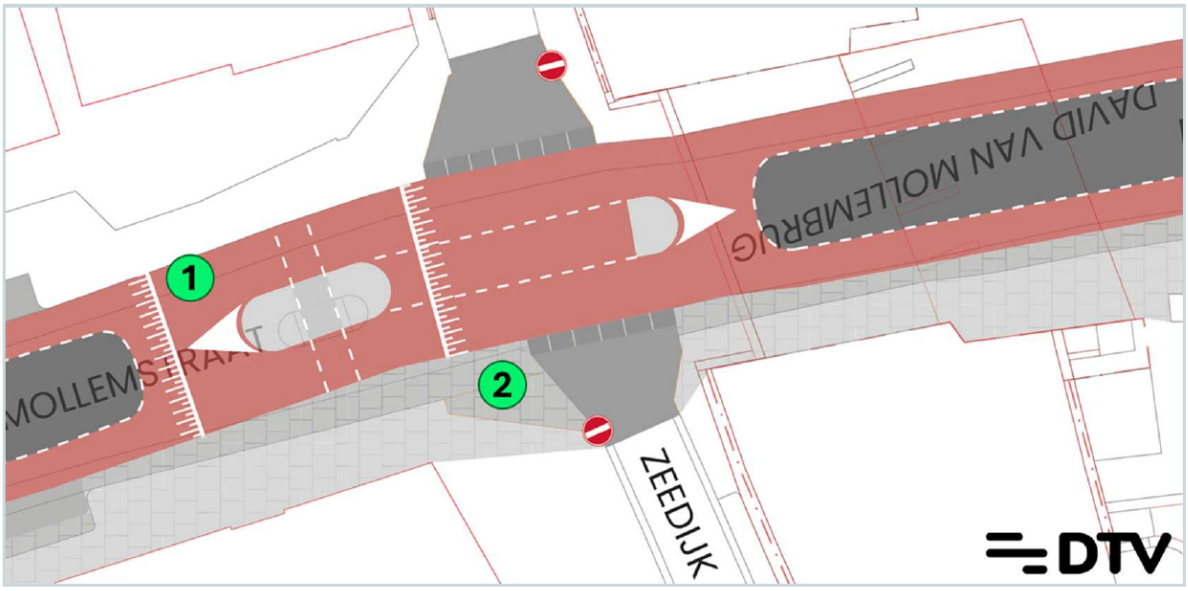
Bovenstaande combinatie leidt tot een duidelijke mismatch tussen vorm, functie en gebruik, in strijd met de principes van Duurzaam Veilig. Hoge verkeersdruk, interactie met openbaar vervoer en frequente oversteekbewegingen creëren complexe situaties, waarin gewenst verkeersgedrag niet vanzelfsprekend is en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers niet wordt gegarandeerd. Grote verschillen in snelheid en massa tussen verkeersdeelnemers vergroten de kans op (bijna) ongevallen en ondermijnen de principes van homogeniteit en vergevingsgezindheid. Bureau DTV geeft aan dat een herinrichting noodzakelijk is om functie, gebruik en veiligheid weer in balans te brengen.

Overzicht verkeersveiligheidsmaatregelen variant 1
Onderstaande figuur brengt het studiegebied in beeld van het verkeersveiligheidsonderzoek. Deze figuur geeft een goed beeld van alle kruispunten op de David van Mollemstraat en de Draaiweg, waarbij variant 1 uitgaat van een GOW30-profiel met fietsstroken en menging van fiets en gemotoriseerd verkeer op deze kruispunten met fietsverkeer in de voorrang. Uitzondering is de kruising David van Mollemstraat/Westerdijk, waar fietsers en gemotoriseerd verkeer zijn gescheiden.



Figuur 5.4 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten op hele traject

Deze variant bevat de volgende maatregelen:
- Optimaliseren van de verkeerslichtenregelingen bij de kruisingen Oudenoord/David van Mollemstraat en Talmalaan/Draaiweg;
    - N.B.: de regeling bij de kruising Oudenoord/David van Mollemstraat hebben we inmiddels al aangepast voor een betere doorstroming van het gemotoriseerde verkeer;
- Beperkt aanpassen van de inrichting van het kruispunt Oudenoord/David van Mollemstraat, waarmee we het deelconflict tussen fietsers en rechtsafslaand verkeer kunnen opheffen;
- Realiseren van (bus vriendelijke) plateaus op alle kruispunten in de David van Mollemstraat en de Draaiweg, gericht op snelheidsremming van het gemotoriseerde verkeer;
- Verbreden van de bestaande middengeleiders naar drie meter op deze kruispunten;
- Verwijderen van de uitritconstructies bij de zijwegen;
- Verbreden van de bestaande fietsstroken naar twee meter op de David van Mollemstraat en de Draaiweg;
- Versmallen van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer naar zes meter;
- Menging van verkeer op de kruispunten van de David van Mollemstraat met de Westerdijk, Schouwweteringstraat en de Zeedijk en de kruispunten van de Draaiweg met de Lauwerecht en de Verenigingstraat, waarbij fietsverkeer voorrang heeft op gemotoriseerd verkeer;
- Realiseren van een aantal kleine verbetermaatregelen op de kruising Draaiweg/Talmalaan (verlengen bestaande fysieke geleider, aanbrengen nieuw plateau, verhogen puntstuk, aanpassen bocht voor autoverkeer en aanleg bypass voor fietsers).



Figuur 5.8 Uitwerking 1.4: Mengen bij de kruispunt Hoogenoord – Zeedijk

Gemeente Utrecht

Bijlage 2 Aanpak Ruimtelijke Toekomstperspectief Noordpoort

In deze bijlage informeren wij u over het starten van de verkenning voor het Ruimtelijk toekomstperspectief Noordpoort, het gebied ten noordwesten van de binnenstad van Utrecht tussen de Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Brailledreef en de Talmalaan (zie op pagina 4 een kaart van het gebied).

Aanleiding
Voor het starten van dit onderzoek zijn kortweg vier aanleidingen te benoemen:

- Ontwikkelambitie voor de Oudenoord/Nijenoord
- Effecten van de verkeerstudie Noordwest en verkeersroute Votulast
- Toegenomen verkeersonveiligheid David van Mollemstraat/Draaiweg
- Ambitie voor opwaarden van OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Overvecht

We constateren enerzijds dat de ontwikkelambities voor het gebied conflicteren met de urgentie voor het opwaarderen van de OV-verbinding. En anderzijds dat de verkeersdruk in het gebied nog altijd hoog is en daardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. Hieronder lichten we de aanleidingen voor deze verkenning en de reden waarom het starten van een Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort noodzakelijk is, nader toe.

Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord: naar een leefbare en gezonde Oudenoord
Voor de Oudenoord/Nijenoord is in 2016 de ontwikkelkoers “naar een leefbare en gezonde Oudenoord” bepaald om het gebied leefbaarder en gezonder in te richten. De ontwikkelkoers was gewenst omdat het karakter van het gebied aan het veranderen was: de scholen en kantoorpanden werden woningen. De Oudenoord en de directe omgeving krijgt daarmee steeds meer het karakter van een woongebied. Meer mensen zullen door deze functiewijziging dagelijks vanuit hun woning de straat op stappen. Dit leidt tot meer betrokkenheid van bewoners tot de openbare ruimte, wat vraagt om een openbare ruimte die daar bij past met meer aandacht voor verblijfsfunctie, leefbaarheid en groen. Daarom is de wens om met een groene en gezonde straat een bijdrage te leveren aan de gezonde stad; o.a. het stimuleren van bewegen (wandelen, fietsen), het creëren van meer (aantrekkelijk) groen en het stimuleren van ontmoeten. Bovendien sluit de Oudenoord/Nijenoord direct aan op de binnenstad en is deel van de zogenaamde As van Berlage[1], een structuurbepalende straat die doorloopt van Ondiep en Zuilen naar Maarssen. Om een groene en gezonde straat hier mogelijk te maken is toen de ambitie gesteld om het verkeer over de Oudenoord/Nijenoord terug te dringen om van de verkeersontsluitingsweg een stadsstraat te maken die onderdeel is van de wijk.

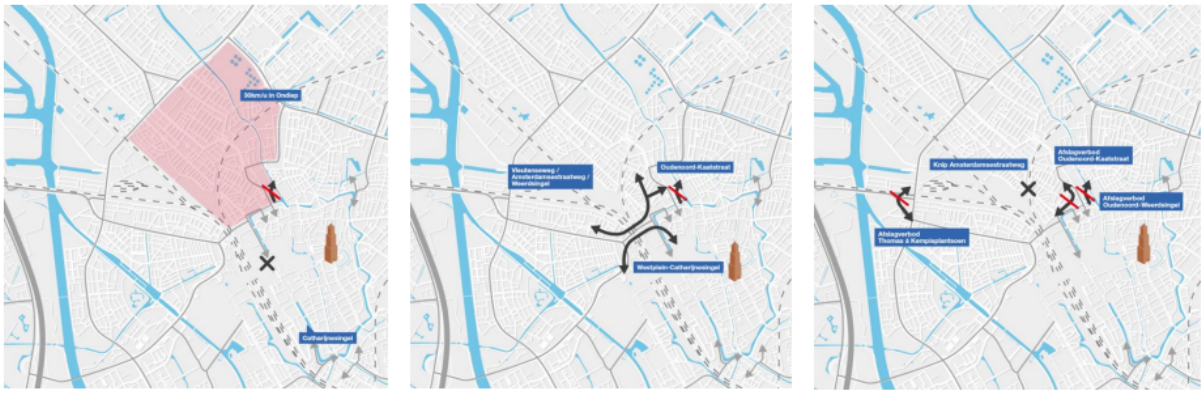
Dit was in lijn met het ambitiedocument ‘Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (2011) waarin de Oudenoord benoemd was als ‘Poort van de binnenstad’. Dit is een entreegebied waar voetgangers, fietsers en OV-reizigers de binnenstad betreden en waar een grote kwaliteitsslag is te behalen in de openbare ruimte. De ambitie was daarmee om de Kop van Noord meer onderdeel te maken van de binnenstad.

“Bij Kop van Noord is in de huidige situatie sprake van een sterke dominantie van het autoverkeer in de ruimtelijke inrichting. De inzet is erop gericht het gebied Oudenoord meer onderdeel te maken van de binnenstad en fiets en openbaar vervoer een heldere plaats in het profiel te geven.”

Verkeerstudie Utrecht Noordwest
Om het verkeer in het gebied terug te dringen is in 2019 in de verkeerstudie Utrecht Noordwest onderzocht hoe met ingrepen in de verkeerscirculatie het gebiedsvreemde autoverkeer door

[1] *een monumentale, ruim twee kilometer lange verkeersas in de wijk Zuilen met op delen een zeer kenmerkende boombeplanting.*

Noordwest verder verminderd kon worden. Aanleiding van de studie was de voorgenomen herinrichting van de ASW en WSB voor een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid en het verzoek van de Raad om op het Westplein maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal toe te staan.



Scenario 1:
Knip Catharijnesingel EN afslagverbod Kaatstraat EN Ondiep 30 km/uur

Scenario 2:
Knip Paardenveld EN afslagverbod Kaatstraat

Scenario 3:
Knip Amsterdamsestraatweg EN afslagverbod Monicabrug EN Thomas à Kempisplantsoen EN afslagverbod Kaatstraat

Figuur 1: Onderzochte scenario's Verkeersstudie Utrecht Noordwest

De uitkomst van de oorspronkelijke studie waren 3 scenario's waaruit gekozen kon worden. Na een aantal vervolgonderzoeken was in 2020 de uitkomst dat geen van de drie scenario's een 'oplossing bood voor alle ambities'. Scenario 2 en 3 hadden dusdanig negatieve effecten op het economisch functioneren van o.a. Lage Weide, Werkspoorkwartier en Leidsche Rijn Centrum of te veel negatief effect op de omzet van winkeliers op de ASW, dat daar niet voor is gekozen. Scenario 1 hielp de goede kant op te gaan voor de ASW en het Westplein maar deed niet genoeg voor een goede herinrichting van de ASW. Er is daarom gekozen voor een zogenoemde 'begrenzingsvariant'. In deze variant is scenario 1 als vertrekpunt genomen (met de knip Catharijnesingel en afslagverbod Kaatstraat[2]) waar een aantal begrenzingsmaatregelen (doseren op het Westplein en WSB[3]) aan zijn toegevoegd. Effect van de gekozen maatregelen was een (bewuste) keuze voor toename van verkeer via de route David van Mollemstraat – Draaiweg, in het mobiliteitsplan opgenomen als stedelijke verbindingsweg.

Toegenomen verkeersonveiligheid David van Mollemstraat/Draaiweg
De verkeersonveiligheid op de David van Mollemstraat/ Draaiweg, die twee drukke fietsroutes kruist: Zeedijk/Hogenoord en Lauwerecht, nam door de keuze uit de verkeerstudie Noordwest toe en bereikte begin 2025 een dieptepunt met een dodelijk verkeersongeluk op de kruising Lauwerecht/Draaiweg. Naar aanleiding van dit tragische incident is medio 2025 besloten om een verkeersveiligheidsonderzoek te starten en daarbij de versnelde invoering van 30 km/u in juli 2026 als uitgangspunt te nemen. Resultaat van het onderzoek is dat het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u in combinatie met het realiseren van een geloofwaardige weginrichting volgens het wegprofiel van een gebiedsontsluitings-weg (GOW30) vraagt om het verlagen van de huidige intensiteiten op de David van Mollemstraat/Draaiweg.

Ambitie voor BRT corridor Utrecht Centraal – Overvecht
Tot slot is Utrecht Noordwest een belangrijke schakel voor de OV-verbinding tussen de binnenstad en Overvecht. De recent vastgestelde omgevingsvisie Overvecht 2040 (maart 2025) vraagt om het beter ontsluiten van Overvecht met Utrecht Centraal per OV (en daarmee ook met grote delen van de regio en de Randstad), om de doorgroei van de wijk met ca 5.000 woningen, extra arbeidsplaatsen en

---

[2] *No-regret maatregel, voortgekomen uit de Verkenning Verkeersroute Votulast (2017), als eerste studie n.a.v. de ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord. Geconstateerd werd dat deze route teveel gebruikt werd door doorgaand gemotoriseerd verkeer om het centrum van Utrecht in en uit te komen van/naar de Kardinaal de Jongweg.*

[3] *Dit wil zeggen dat op de WSB en het Westplein niet meer verkeer wordt toegelaten dan de infrastructuur aan kan, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).*

voorzieningen mogelijk te maken. Een hoogwaardige busverbinding, ook wel aangeduid als Bus Rapid Transit (BRT) kan dit bieden, maar is nog niet voorhanden tussen Utrecht Centraal en Overvecht. Uitdaging voor Utrecht Noordwest is dat er ruimte gevonden moet worden om Overvecht goed te ontsluiten.

Kortom: naast de reeds vastgestelde ambities voor Utrecht Noordwest, vragen de huidige ontwikkelingen om aanvullende, meer ingrijpende netwerkmaatregelen in dit deel van de stad. Duidelijk is dat in het gebied een spanningsveld bestaat tussen verschillende strategische ambities, de kwaliteit van de (beperkte) openbare ruimte, en de huidige verkeersdruk. Dit vraagt om gedegen onderzoek aanvullend op de verschillende onderzoeken van de afgelopen jaren. Hiervoor starten wij nu de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

In bijlage 3 zijn de vastgestelde nota's in chronologische volgorde onder elkaar gezet.

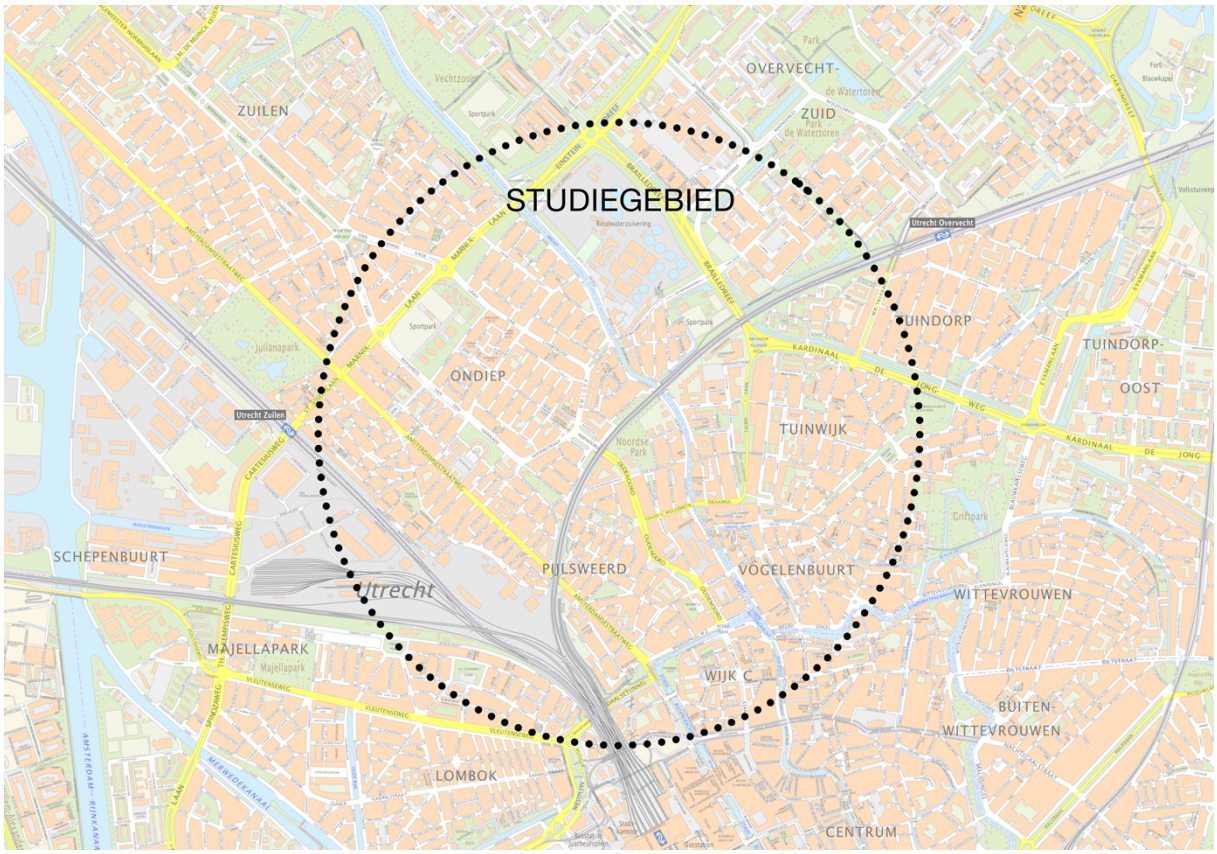
Integrale aanpak
De hierboven beschreven aanleidingen in combinatie met de keuzes op netwerkniveau laten een beeld zien waarbij nog steeds doorgaand verkeer door het Noordpoortgebied – en meer concreet over de David van Mollemstraat/Draaiweg – rijdt. Zolang dit verkeer in deze aantallen hier rijdt zijn doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid niet haalbaar: een verdergaande aanpak op netwerkniveau is nodig. Duidelijk is dat maatregelen op specifieke plekken, herhaaldelijk leidt herhaaldelijk tot knelpunten elders (waterbed-effect). Voor het gebied Noordpoort is daarom een gebiedsstudie nodig om de mogelijkheden van het terugdringen van de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer in dit deel van de stad te onderzoeken en daarmee de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dit combineren we met ontwerpend onderzoek, om de mogelijke oplossingen te verbeelden en ook de verschillende perspectieven in beeld te brengen. De ervaring leert dat oplossingen concreet en visueel inzichtelijk te maken, helpt bij het maken van een integrale afweging. Het brengt in beeld wat je ervoor terugkrijgt. Hierbij betrekken, mede in reactie op de door uw raad aangenomen moties, eerdere bestudeerde maatregelen zoals de knip Monicabrug en het versmallen van het profiel in de Daalsetunnel. In de studie Zuidpoort, hebben we onlangs een soortgelijke verkenning gedaan en geeft een goede referentie. Met het onderzoek zetten we in op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Noordpoort in het algemeen en op de Oudenoord en David van Mollemstraat/Draaiweg in het bijzonder. Dit doen we in samenwerking met de bewoners en andere belanghebbenden in o.a. Pijlsweerd, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt.

<u>Belangrijkste knelpunten die we zien zijn:</u>
- Structuren, netwerken en functies concurreren om dezelfde ruimte
- (Doorgaand) autoverkeer is op dit moment nog te dominant in dit gebied en zit een groene en gezonde straat met hoge verblijfskwaliteit in de weg
- Intensiteiten gemotoriseerd verkeer matchen niet met actuele ontwikkelingen: 30 km/u en BRT-verbinding Overvecht

Gegeven het versneld invoeren van 30 km/u constateren we dat de intensiteiten verder omlaag moeten om een inrichting te realiseren die past bij de ambities om de verblijfskwaliteit en leefbaarheid in de Noordpoort te verbeteren. Met het onderzoek zetten we in op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Noordpoort in het algemeen en op de Oudenoord en David van Mollemstraat/Draaiweg in het bijzonder.

Gezien er al veel onderzocht is kunnen we qua analyse t.b.v. de snelheid voortborduren op reeds gedane onderzoeken, waaronder de verkeerstudie Noordwest. Recente ontwikkelingen, zoals het versneld invoeren van 30 km/u en de verhoogde urgentie van het opwaarderen van de kwaliteit van het OV tussen Utrecht Centraal en Overvecht, maakt echter dat zorgvuldig onderzoek geboden is.

<u>Scope</u>
Op onderstaande afbeelding is de scope voor de Noordpoort met een zwarte cirkel weergegeven. Hiermee geven we het studiegebied voor de Noordpoort aan. Dit is het gebied waarin we maatregelen onderzoeken.



We kijken daarbij in het gebied vooral naar het functioneren van het netwerk op de hoofdwegen.

Financiering
De dekking van de plankosten voor de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort komt uit het restbudget van de EIF- (Economisch InvesteringsFonds)-gelden, waarover door u besloten is in het MPR 2019 (700.000 euro).

Type maatregelen en ruimtelijk ontwerpen
In het ruimtelijk toekomstperspectief Noordpoort gaan we verschillende varianten met knijpen en knippen, éénrichtingswegen en afslagverboden onderzoeken. Het heroverwegen van de typologie van de weg maakt ook onderdeel uit van het onderzoek. We onderzoeken het effect van de varianten op:

- Openbaar vervoer
- Fiets & voetganger
- Alternatieve routes/wegennet
- Routes bevoorrading

Daarbij kijken we vooral ook naar de ruimtelijke baten, zoals de verkeersveiligheid en ruimtewinst voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer door met schetsontwerpen en visualisaties het toekomstperspectief te verbeelden.

Resultaat
Het resultaat van de verkenning is het bestuurlijk vaststellen van de rapportage Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort. In de rapportage is de beslisinformatie beschreven, om een keuze te maken voor het voorkeursalternatief, incl. het vrijmaken van budget om tot uitvoering (t.a.v. groen, verblijven, mobiliteit) over te gaan op de korte, middellange en lange termijn (à la Zuidpoortstudie).

Globale planning
We streven ernaar om z.s.m. met de verkenning te starten en nog voor de zomer de omgeving te betrekken, zodat we in de zomer de concept varianten in beeld hebben. Na de zomer hopen we de eerste resultaten van de verkenning te hebben, zodat we eind van dit jaar het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort af kunnen ronden. In Q1 2027 kan dan besloten worden over het Ruimtelijk Toekomstperspectief.

Gemeente Utrecht

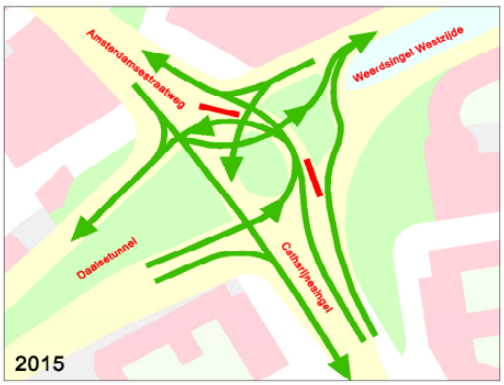
Bijlage 3

In de afgelopen decennia zijn in Utrecht forse discussies gevoerd over het autoverkeer in de stad, waaronder in Noordwest. Directe aanleiding hiervoor vormde een aantal hardnekkige knelpunten in de luchtkwaliteit, o.a. op de Weerdsingel Westzijde en het Westplein. Omdat wettelijke normen daar werden overschreden, was ingrijpen nodig. Maar ook toen al werden leefbaarheidsproblemen op de Westelijke Stadsboulevard geconstateerd. In dit memo nemen we u mee in het historische overzicht van de verkeersplannen die daarop volgden en hebben geleid tot hoe de situatie nu buiten is.

Ontstaan van de huidige wegenstructuur
In 1920 verscheen een uitbreidingsplan voor de stad, het 'plan Berlage'. Dit plan vormde de basis voor een stelsel van nieuwe wegen die het Vredenburg gingen verbinden met het noordwesten. Rond 1950 werd de St. Jacobsstraat aangelegd en in het verlengde hiervan de Oudenoord. De St. Jacobsstraat werd dwars door bestaande bebouwing heen getrokken. Voor de aanleg van de Oudenoord werd de Westerstroom gedempt. Het doel was om de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto te verbeteren.

In de jaren 1950 verschenen meerdere plannen om de bereikbaarheid voor de auto verder te verbeteren, waaronder de plannen Feuchtinger en Kuiper. Volgens die plannen zouden nieuwe wegen worden aangelegd door en rond de binnenstad, compleet met fly-overs, ongelijkvloerse kruisingen en grootschalige sloop van bebouwing. Verzet vanuit cultuurhistorisch oogpunt leidde ertoe dat maar een beperkt deel van deze plannen werd uitgevoerd. Zo werd rond 1970 het westelijk deel van de Weerdsingel gedempt om ruimte te maken voor het autoverkeer. In 2001 kwam het water terug in het westelijk deel van de Weerdsingel, werd de rijbaan voor doorgaand verkeer tussen Paardenveld en Oudenoord aangelegd aan de noordzijde van het water (Weerdsingel Westzijde) en werd de Monicabrug aangelegd.

Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht
In het 'Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht' (ALU) van oktober 2009 werd voorspeld dat op acht wegen in Utrecht in 2015 de norm voor de luchtkwaliteit zou worden overschreden, waaronder de Oudenoord en de Weerdsingel Westzijde. Met het actieplan werd besloten om de luchtkwaliteit te verbeteren met een integraal pakket van maatregelen en de introductie van het sectorenmodel.
Het principe van het sectorenmodel is dat het centrum bereikbaar blijft met de auto vanuit vier richtingen. Om doorgaand autoverkeer door de oudere stadsbuurten te verminderen zou ingezet worden op het stimuleren van fiets en ov en het noodzakelijk autoverkeer gefaciliteerd worden via de stedelijke verdeelring en de Ring Utrecht. Onderdeel van het sectorenmodel vormden ingrijpende wijzigingen in de verkeerscirculatie: de knips. Een van de beoogde knips was de Paardenveldknip[1]. Deze knip zou de beweging Daalsetunnel-Weerdsingel Westzijde en vice versa onmogelijk maken.

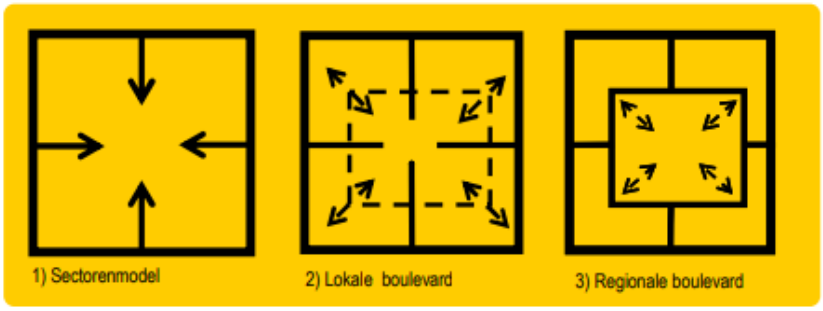


[1] In de verdere uitwerking werd dit later in de technische uitwerking de knip Monicabrug.

Figuur 1: de knip Paardenveld zoals voorgesteld in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht uit 2009.

Ambitiedocument Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar

In het ambitiedocument Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar (juni 2011) is het sectorenmodel verder uitgewerkt (zie figuur 2 hierboven). De stad kent twee 'ringen': de Ring Utrecht (A2, A12, A27, NRU en Zuilensering) en een stedelijke verdeelring (o.a. Kardinaal de Jongweg, Cartesiusweg, Beneluxlaan, Waterlinieweg). In het ambitiedocument werd ervoor gekozen om de stedelijke verdeelring te zien als 'lokale boulevard' in plaats van als 'regionale boulevard'. Dat betekent dat de stedelijke verdeelring enkel een functie heeft voor verplaatsingen binnen de stad en dat regionaal verkeer via de Ring Utrecht rijdt. Door vermindering van de hoeveelheid verkeer zou de stedelijke verdeelring kunnen worden ingericht als 'stadsboulevard' met een 1+1-profiel, goede oversteekbaarheid en een hoge ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 2: uitwerkingen van het sectorenmodel

Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht

In het uitvoeringsprogramma 2013 – 2015 "Gezonde Lucht voor Utrecht" (mei 2013) werd vastgelegd dat de Knip Paardenveld uit het ALU 2009 niet op het Paardenveld gerealiseerd zal worden, maar een stukje verderop op het kruispunt Oudenoord/St. Jacobstraat/Weerdsingel Westzijde. Met de knip zou verkeer niet meer van de Weerdsingel Westzijde naar de Oudenoord kunnen rijden en vice versa. Dit werd de zogeheten Monicabrug-variant of knip Monicabrug. De knip Monicabrug zou volgens het uitvoeringsprogramma eind 2014 gerealiseerd moeten zijn.



Figuur 3: Uitwerking van de beoogde knip bij de Monicabrug, zoals voorgesteld in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht uit 2013.

In gesprekken met ondernemers, bewoners en belanghebbenden stuitte de genoemde knip bij de Monicabrug, door sommigen als een te rigoureus middel gezien, op veel weerstand. De knip zou de verkeersdruk op de Amsterdamsestraatweg (ASW) en Westelijke Stadsboulevard (WSB) verhogen en het extra moeten omrijden zou tot verslechterde luchtkwaliteit leiden, daar waar de maatregelen nu juist precies voor bedoeld waren om op te lossen: de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder zou een knip sluipverkeer veroorzaken in de wijken Pijlsweerd, Ondiep, Daalsebuurt, Zuilen en Wijk C. En de ondernemers op de ASW maakte zich zorgen om de bereikbaarheid voor klanten.

Coalitieakkoord 2014 en uitvoering van de 'knijp'

In het coalitieakkoord "Utrecht maken we Samen" van april 2014 (met D66, GroenLinks, VVD en SP), werd ervoor gekozen om autoverkeer niet te 'knippen', maar in plaats daarvan te 'knijpen'. Dat betekent dat het verkeer de route wel kan rijden, maar dat verkeer gedoseerd wordt toegelaten om de verkeersdruk te beperken. De keuze voor knijpen in plaats van knippen werd in het coalitieakkoord

genoemd als algemeen uitgangspunt voor verkeerskundige ingrepen, zonder specifieke locaties te noemen.

De uitspraak in het coalitieakkoord leidde tot het uitwerken van een aantal vervangende maatregelen voor de knip. Op de Weerdsingel Westzijde werd de maximumsnelheid aangepast naar 30 km/u en werd de weg versmald waarbij aan de waterzijde een fietsstrook op de rijbaan werd toegevoegd. In Pijlsweerd werden op een aantal plekken paaltjes geplaatst tegen sluipverkeer door de buurt. Met behulp van de afstelling van verkeerslichten op twee plekken werd het verkeer op de Weerdsingel Westzijde gedoseerd: op de Oudenoord voor het kruispunt bij de Monicabrug en op de weg Daalsetunnel voor het kruispunt bij Paardenveld. Al deze maatregelen bij elkaar vormden de 'knijp'. In oktober en november 2024 werden deze maatregelen uitgevoerd. Er is daarmee gekozen voor – zoals toen gezegd – 'het beste van twee werelden'. Alle bestemmingen bleven bereikbaar en doorgaand autoverkeer bleef mogelijk met een iets langere reistijd, terwijl de luchtkwaliteit binnen de norm bleef.

Gebiedsagenda Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar Overvecht en Noordwest
In 2015 werd voor de wijken Overvecht en Noordwest een gebiedsagenda opgesteld. Hierin werd aangegeven dat op de Oudenoord en de Weerdsingel de nadruk nog teveel op de verkeersfunctie ligt en dat hier relatief veel verkeer rijdt dat geen bestemming of herkomst heeft in het gebied. Aangegeven wordt dat de knijpmaatregelen bij de Monicabrug, de inrichting van het Paardenveld en het verbeteren van de verblijfsfunctie op de Amsterdamsestraatweg en Oudenoord het autoverkeer moeten verleiden tot het kiezen van andere routes.

Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord
In 2016 werd in de ontwikkelkoers "naar een leefbare en gezonde Oudenoord" de ambitie vastgelegd om de Oudenoord en Nijenoord leefbaarder en gezonder in te richten. De ontwikkelkoers was gewenst omdat het karakter van het gebied aan het veranderen was: scholen en kantoorpanden werden woningen. Om een groene en gezonde straat hier mogelijk te maken is toen de ambitie gesteld om het verkeer over de Oudenoord/Nijenoord terug te dringen om van de straat met veel doorgaand verkeer een straat te maken die onderdeel is van de wijk.

Dit was in lijn met het ambitiedocument 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar' (2011) waarin de Oudenoord al benoemd was als 'Poort van de binnenstad'. Dit is een entreegebied waar voetgangers, fietsers en OV-reizigers de binnenstad betreden en waar een grote kwaliteitsslag is te behalen in de openbare ruimte. De ambitie was daarmee om de Kop van Noord meer onderdeel te maken van de binnenstad.

"Bij Kop van Noord is in de huidige situatie sprake van een sterke dominantie van het autoverkeer in de ruimtelijke inrichting. De inzet is erop gericht het gebied Oudenoord meer onderdeel te maken van de binnenstad en fiets en openbaar vervoer een heldere plaats in het profiel te geven."

Het college gaf in juli 2016 aan dat de 'knijp' Monicabrug de hoeveelheid doorgaand verkeer heeft verminderd, maar dat in een ontwerp voor de Oudenoord 'uitwerking zal worden gegeven aan de wijze waarop de werking van de knijp Monicabrug kan worden versterkt en de huidige ongewenste effecten op de verkeersdoorstroming kunnen worden beperkt'. Dat ontwerp voor de Oudenoord is niet gemaakt.

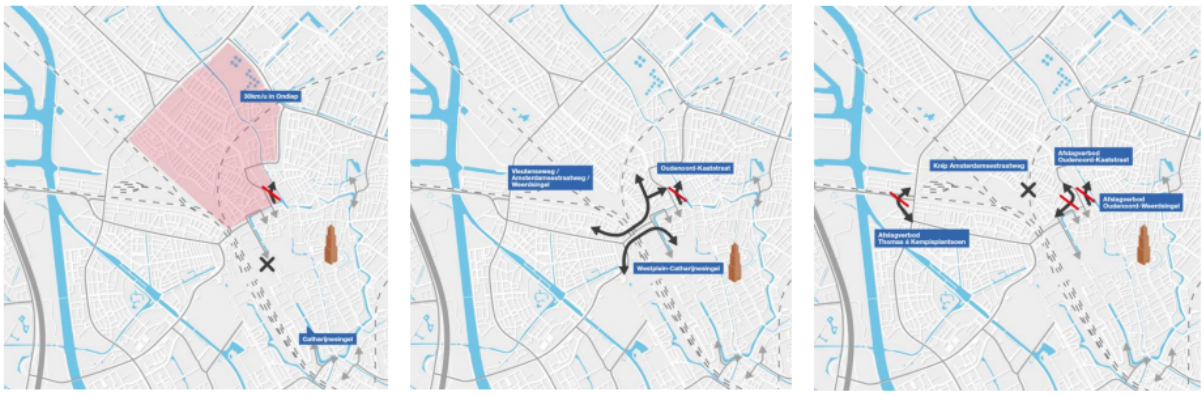
Verkenning verkeersroute Votulast en 'afslagverbod' Kaatstraat
De eerste vervolgstap van de ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord werd de Verkenning Verkeersroute Votulast (december 2017). Hierin werd aangegeven dat, om de ontwikkelkoers Oudenoord uit te voeren, de hoeveelheid verkeer omlaag gebracht zou moeten worden op de Oudenoord en op de 'Votulastroute' (Kaatstraat-Adelaarstraat-Willem van Noortstraat-Antonius Matthaeuslaan). Een van de maatregelen uit deze studie is een 'afslagverbod' van de Oudenoord naar de Kaatstraat. Met deze maatregel is gestuurd op het verschuiven van een deel van de verkeersstroom richting de stedelijke verbindingsweg Oudenoord - David van Mollemstraat - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg, zoals aangewezen in het mobiliteitsplan uit 2016: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Het afslagverbod werd uitgevoerd in april 2023 door een fysieke aanpassing van de kruising Oudenoord-Kaatstraat.

De evaluatie van het afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat (2024) laat op basis van telresultaten zien dat het afslagverbod heeft geleid tot de gewenste verschuiving in verkeerstromen vanaf de Kaatstraat en Adelaarstraat richting de stedelijke verbindingsweg Oudenoord - David van Mollemstraat - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg. Het gaat hierbij om een verschuiving van ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Wel is in de evaluatie geconstateerd dat de toename van het verkeer op de route David van Mollemstraat – Draaiweg – Talmalaan hoger was dan aanvankelijk op basis van modelberekeningen verwacht, maar dat de verkeersintensiteit op die route vergelijkbaar was met andere stedelijke verbindingswegen. Aangegeven werd ook dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit op de route Draaiweg op termijn zal afnemen door de voorgenomen knip op de Catharijesingel en de herinrichting van het Westplein.

Verkeerstudie Utrecht Noordwest

In 2019 is in de verkeerstudie Utrecht Noordwest onderzocht hoe met ingrepen in de verkeerscirculatie het gebiedsvreemde autoverkeer door Noordwest verder verminderd kon worden. Aanleiding van de studie was de voorgenomen herinrichting van de ASW en WSB voor een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid en het verzoek van de Raad om op het Westplein maximaal 15.000 motorvoertuigen per etmaal toe te staan.

Onderzochte scenario's Verkeersstudie Utrecht Noordwest



Figuur 4: Voorgestelde scenario's in Verkeersstudie Utrecht Noordwest uit 2019

De uitkomst van de oorspronkelijke studie waren 3 scenario's waaruit gekozen kon worden. Na een aantal vervolgonderzoeken was in 2020 de uitkomst dat geen van de drie scenario's een 'oplossing bood voor alle ambities'. Scenario 2 en 3 hadden dusdanig negatieve effecten op het economisch functioneren van o.a. Lage Weide, Werkspoorkwartier en Leidsche Rijn Centrum of te veel negatief effect op de omzet van winkeliers op de ASW, dat daar niet voor is gekozen. Scenario 1 hielp de goede kant op te gaan voor de ASW en het Westplein maar deed niet genoeg voor een goede herinrichting van de ASW. Er is daarom gekozen voor een zogenoemde 'begrenzingsvariant'. In deze variant is scenario 1 als vertrekpunt genomen (met de knip Catharijnesingel en afslagverbod Kaatstraat[2]) waar een aantal begrenzingsmaatregelen (doseren op het Westplein en WSB[3]) aan zijn toegevoegd. Effect van de gekozen maatregelen was een (bewuste) keuze voor toename van verkeer via de route David van Mollemstraat – Draaiweg, in het mobiliteitsplan opgenomen als stedelijke verbindingsweg.

Netwerkeffecten Verkeerstudie Noordwest

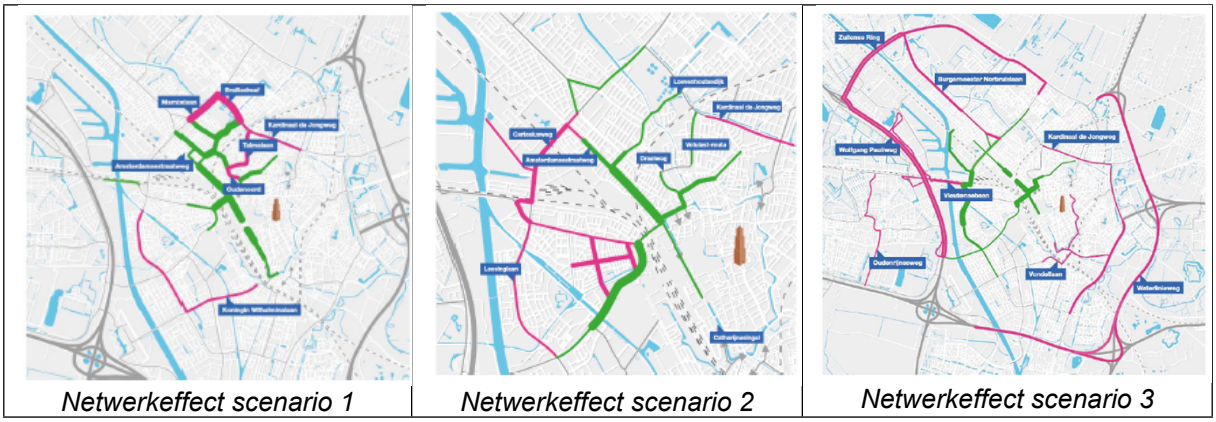
---

[2] No-regret maatregel, voortgekomen uit de Verkenning Verkeersroute Votulast (2017), als eerste studie n.a.v. de ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord. Geconstateerd werd dat deze route teveel gebruikt werd door doorgaand gemotoriseerd verkeer om het centrum van Utrecht in en uit te komen van/naar de Kardinaal de Jongweg.

[3] Dit wil zeggen dat op de WSB en het Westplein niet meer verkeer wordt toegelaten dan de infrastructuur aan kan, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).

- **Scenario 1**: voldeed op zichzelf onvoldoende voor de ASW en het Westplein. Er is daarom gezocht naar aanvullende maatregelen.

- **Scenario 2**: de knip op het Paardenveld in dit scenario zorgde voor een sterke toename van autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard waardoor op deze route vertraging optreedt en het extra verkeer niet aan kan. Hierdoor treedt er sluipverkeer op door met name Lombok. Bovendien werd gevreesd voor een negatief effect van dit scenario op de omzet van de winkeliers op de ASW.

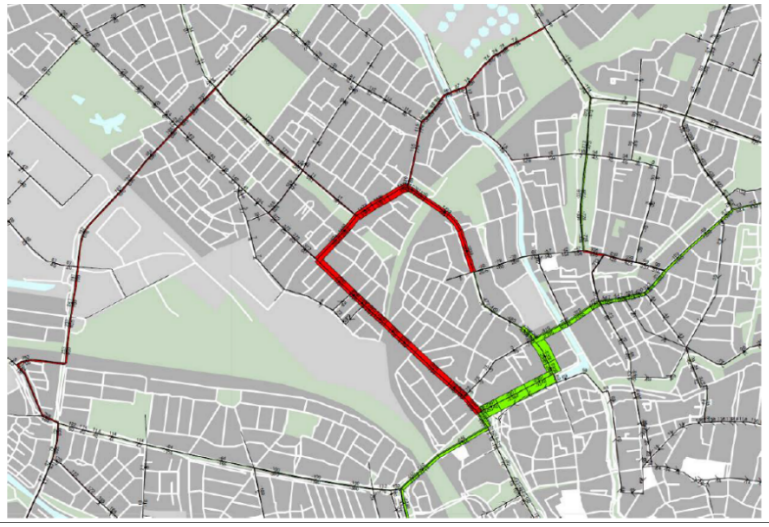


Netwerkeffect scenario 1 | *Netwerkeffect scenario 2* | *Netwerkeffect scenario 3*

Figuur 5: Netwerkeffecten van de scenario's uit de Verkeersstudie Utrecht Noordwest

- **Scenario 3**: dit scenario zou leiden tot grote toenames van reistijd op de (aansluitingen van) de Zuilense Ring en de A2. En ook aan de oostzijde ontstaat er netwerkproblemen rondom de Waterlinieweg/Pythagoraslaan en rondom Ledig Erf/Albatrosstraat. Het verkeersnetwerk kan de toenames hier niet verwerken. Hierdoor ontstaan files die op elkaar ingrijpen waardoor het verkeer vastloopt. Ook op de A27 neemt de vertraging als gevolg van extra autoverkeer sterk toe. Daarnaast was dit scenario vanuit economisch perspectief niet wenselijk, omdat dit scenario een verslechterde bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden Lage Weide en Werkspoorkwartier. Vooral op Lage Weide zijn veel logistieke bedrijven gevestigd (als DHL, Picnic , UPS, Hema, Structon , etc). Een verslechterde bereikbaarheid heeft een direct effect op het vestigingsklimaat van deze gebieden

Knip Monicabrug als losse maatregel onderzocht in verkeerstudie Noordwest
De knip Monicabrug is in de studie Utrecht Noordwest als losse maatregel opnieuw onderzocht. Daaruit bleek dat de Kaatstraat en Weerdsingel WZ rustiger werden, maar het verkeer in het model alsnog via de Amsterdamsestraatweg een blokje om rijdt om op de Draaiweg uit te komen en dus negatieve consequenties had op de ASW. Deze maatregelen is daarom in de scenario's niet verder onderzocht.



Figuur 6: Effect knip Monicabrug als losse maatregel, verkeersstudie Noordwest (2019)

Intensiteiten keuzes verkeerstudie Noordwest

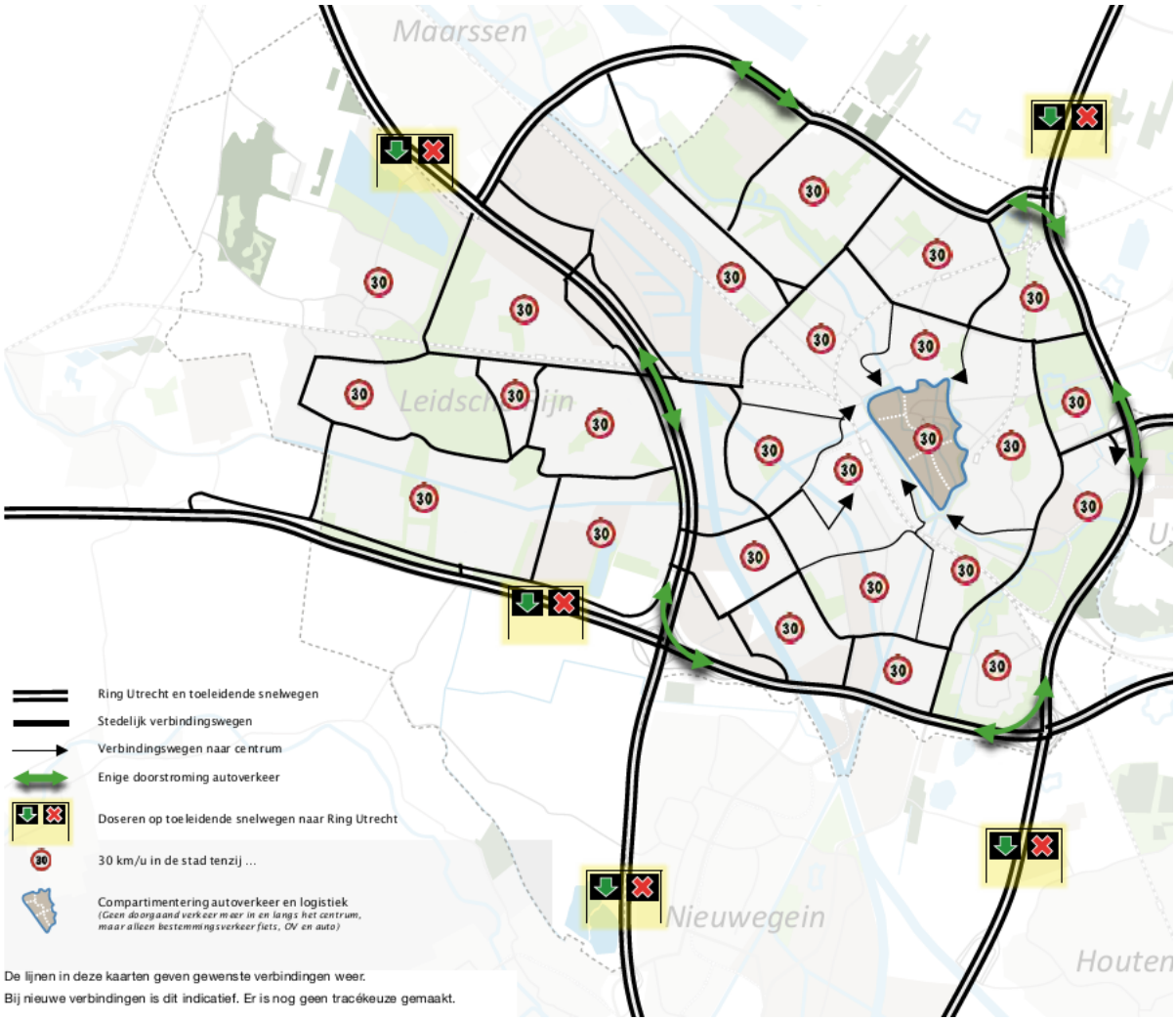
De verkeerstudie Noordwest laat zien dat met het afslagverbod Kaatstraat (gerealiseerd in 2023) ervoor is gekozen om meer verkeer over de David van Mollemstraat - Draaiweg – Talmalaan te laten gaan. De verwachte intensiteiten zonder maatregelen van de studie Noordwest op de David van Mollemstraat betroffen 10.400 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Met de maatregelen Noordwest, zouden die naar ongeveer 12.500 mvt/etmaal gaan. Deze zelfde toename zie je in de prognoses op de Oudenoord midden: de intensiteiten werden daar gemodelleerd op van 11.400 naar 12.800 mtv/etmaal. Op de Oudenoord zuid zie je wel een afname (van 12.000 naar 10.100 mvt/etmaal), vermoedelijk omdat het verkeer dat op de Kaatstraat of Adelaarstraat moet zijn, met het afslagverbod een andere route zal pakken.

wegvak	**intensiteiten**	
	referentie 2030	**maatregelen noordwest**
David van Mollemstraat	10400	12500
Adelaarstraat	6800	3700
Oudenoord zuid	12000	10100
Oudenoord midden	11400	12800

Figuur 7: Modelberekening VRU 3.4 t.b.v. studie Noordwest

Mobiliteitsplan 2040

In 2021 werd het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld. Hierin werd het gewenste autonetwerk weergegeven. Behalve de categorie ‘stedelijke verbindingsweg’ kent het plan een categorie ‘verbindingsweg naar centrum’. De route Talmalaan-Draaiweg-David van Mollemstraat-Oudenoord is weergegeven als een verbindingsweg naar het centrum, met een indicatieve pijl die stopt voor de Monicabrug.



Figuur 8: uitsnede uit het Mobiliteitsplan 2040, waarin het gewenste autonetwerk is weergegeven.

Bijlage tijdlijn vastgestelde nota's Utrecht Noordwest: hierin zijn de vastgestelde nota's die in bovenstaand stuk genoemd worden in chronologische volgorde onder elkaar gezet.

Tijdlijn vastgestelde nota's Utrecht Noordwest

Mei 2007	Discussienota en Kadernota Binnenstad	Constatering word gedaan dat het centrumgebied uitdijt naar buiten de singels.
Oktober 2009	Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht	Introductie van het sectorenmodel. Geconstateerd wordt dat om de luchtkwaliteitsknelpunten op de Weerdsingel, Oudenoord, de Catharijnebaan en de Catharijnesingel op te lossen, invoering van knips noodzakelijk is. Alleen door het weren van doorgaand verkeerd door de oude stad kan het aantal auto's in voldoende mate worden teruggebracht.
Juni 2011	Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar	Verkenning verschillende functies van de stadsring: sectorenmodel, lokale boulevard, regionale boulevard. Oudenoord benoemd als 'Poort van de binnenstad'.
Mei 2013	Gezonde lucht voor Utrecht Uitvoeringsprogramma 2013-2015	De Paardenveldknip uit het ALU 2009 zal technisch worden uitgevoerd op het kruispunt Oudenoord/Jacobstraat/Weerdsingel in de buurt van de Monicabrug, door de wegstructuur zo vorm te geven dat de verbinding Oudenoord/Weerdsingel in beide richtingen niet meer mogelijk is (Monicabrugvariant). De planvoorbereiding en besprekingen met omwonenden zijn gestart, mede om het sluipverkeer door de aangelegen wijken onmogelijk te maken.
April 2014	Coalitieakkoord Utrecht maken we samen	Gekozen voor knijpen in plaats van knippen in het autoverkeer.
Maart 2016	Mobiliteitsplan Utrecht 2025 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen	De route David van Mollemstraat - Draaiweg – Talmalaan is aangeduid als stedelijke verbindingsweg. De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u.

		Gekozen wordt voor 30 km/u als uitgangspunt voor een betere veiligheid. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van 30 km/u, behalve de stedelijke verbindingswegen (50 km/u). De gemeente gaat zorgen dat binnen de A-zone alleen bestemmingsverkeer rijdt. Een nauwkeurige instelling van verkeerslichten op de routes door de A-zone moet zorgen dat niet-bestemmingsverkeer (wijk-wijkverkeer) gaat rijden via de B-zone. Dit verbetert de oversteekbaarheid in de A-zone en geeft meer ruimte voor voetganger en fietser. In de B-zone moet de instelling van verkeerslichten zo zijn, dat doorgaand autoverkeer (zonder bestemming in de wijken) wordt verleid om meer via de Ring te rijden. Samenvattend: doorgaand autoverkeer wordt verleid om te verschuiven vanuit de B-zone naar de Ring.
Juli 2016	Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord “Naar een leefbare en gezonde Oudenoord”	Samenhangende ambitie voor de openbare ruimte voor de gehele Oudenoord en het Nijenoord. De ambitie is om de Oudenoord/Nijenoord in te richten tot een groene en gezonde straat met hoge verblijfskwaliteit. De ontwikkelkoers was gewenst omdat meerdere scholen en kantoorpanden langs de Oudenoord en Nijenoord getransformeerd werden en een woonbestemming krijgen waardoor het karakter van het gebied verandert.
December 2017	Verkenning Verkeersroute Votulast	
September 2019	Verkeerstudie Utrecht Noord West	
Juli 2021	Mobiliteitsplan 2040	Een actualisering van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen uit 2016.
Januari 2024	Evaluatie afslagverbod Oudenoord Kaatstraat	
Juli 2026	Versnelde aanpak 30 km/u	In één keer 30 kilometer per uur invoeren op straten zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie. 30 km/u wordt o.a. ingevoerd op de Oudenoord/Nijenoord - David van Mollemstraat – Draaiweg.

Amendement Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 13 november 2025, ter bespreking van de Programmabegroting 2026 en Tweede Bestuursrapportage 2025.

Constaterende dat:

1. Verkeersveiligheid van de Draaiweg verbeterd kan en moet worden;
2. Er verkeersongelukken zijn geweest bij de Draaiweg – met als afschuwelijk dieptepunt de dodelijke aanrijding van een jonge fietser door een taxi in de nacht van 1 februari;
3. Naar aanleiding van dit ongeval, de gemeente een onafhankelijk onderzoek heeft ingesteld om de verkeersveiligheid van de Draaiweg te verbeteren;
4. De verwachte kosten voor het aanpakken van de Draaiweg en het realiseren van de verbetermaatregelen uit het onderzoek tussen de €500.000 en €1.000.000 zullen zijn;
5. Er nog geen middelen zijn gereserveerd om deze maatregelen uit te voeren wanneer het onderzoek is afgerond.

Overwegende dat:

1. We willen dat iedere verkeersgebruiker in Utrecht veilig kan deelnemen aan het verkeer;
2. Omwonenden de gemeente ook vragen om na het onderzoek middelen vrij te maken om de verkeersveiligheid van de Draaiweg te verbeteren;
3. We geen vertraging willen oplopen in het nemen van verkeersveiligheid-maatregelen op de Draaiweg vanwege onzekerheid over een financiële dekking;
4. De gemeente ook op de langere termijn blijft inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de openbare ruimte rond de Draaiweg-David Mollemstraat en de Oudenoord, ook met onze 30 km/u-aanpak;
5. De gemeente dit extra middelen stort in de algemene dekkingsreserve, terwijl ons weerstandsvermogen op peil is.

Besluit:

Het Raadsvoorstel Programmabegroting als volgt te wijzigen, door onder beslispunt 3 toe te voegen: “g. Met dien te verstanden dat een bedrag van €750.000 niet wordt gestort in de algemene dekkingsreserve, maar zal worden aangewend om verbetermaatregelen voor de verkeersveiligheid van de Draaiweg te realiseren.”

En de Programmabegroting 2026 dienovereenkomstig aan te passen; deze maatregelen zo snel mogelijk na de afronding van het onderzoek te realiseren en over de uitvoering uiterlijk in Q3/2026 te rapporteren.

Ingediend door:

- Titus Stam, Partij van de Arbeid
- Joost Vasters, D66
- Fred Dekkers, GroenLinks
- Anne Sasbrink, Partij voor de Dieren
- Charlotte Passier, Volt
- Ruben Snijder, Student & Starter
- Kirsten Alblas, ChristenUnie
- Cees Bos, Stadsbelang Utrecht
- Yvonne Hessel, Utrecht Solidair

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Jorinke Vos	**Datum**	20 mei 2026
E-mail	jorinke.vos@utrecht.nl	**Kenmerk**	34155728
Type brief	Voortgangsbrief	**Onderwerp**	Voortgang Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over de voortgang van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort, waaronder de samenhang met het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Draaiweg. In de verkenning onderzoeken we hoe we het gebied Noordpoort[1] leefbaarder en verkeersveiliger kunnen maken. In de raadsbrief Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort van 13 februari jl. hebben we u geïnformeerd over de start en aanleiding van deze verkenning. Nu informeren we u verder over de aanpak en samenwerking met de stad.

Samenhang verkeersveiligheid Draaiweg
Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort hangt nauw samen met het onderzoek naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Draaiweg en David van Mollemstraat. Om de verkeersveiligheid op de Draaiweg te verbeteren is door DTV een voorkeursvariant (variant 1) geadviseerd. Randvoorwaardelijk voor deze variant is dat de verkeersdruk op de Draaiweg substantieel vermindert. In het Ruimtelijk Toekomstperspectief brengen we in beeld hoe we de verkeersdruk op de Draaiweg kunnen verlagen om daarmee de realisatie van de maatregelen uit het voorkeursalternatief mogelijk te maken, die ook onze voorkeur heeft.

Op 10 juli a.s. verlagen we in de stad de maximumsnelheid naar 30 km/uur op wegen zonder vrijliggende fietspaden met een huidige maximumsnelheid van 50 km/uur. We verlagen dan ook op de Draaiweg en de David van Mollemstraat de maximumsnelheid naar 30 km/uur en treffen daarbij maatregelen, zoals belijning, markering, bebording en communicatie. Verder plaatst het Openbaar Ministerie op ons verzoek opnieuw een tijdelijke flitspaal op de Draaiweg tussen half mei en begin juni gericht op het handhaven van de maximumsnelheid. We verwachten dat beide ontwikkelingen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Verder verminderen we de groene golf voor automobilisten op de Kardinaal de Jongweg, waardoor de route via de Draaiweg – Kardinaal de Jongweg minder aantrekkelijk wordt voor gebiedsvreemd autoverkeer.

[1] het gebied ten noordwesten van de binnenstad van Utrecht tussen de Amsterdamsestraatweg, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Brailledreef en de Talmalaan.

In de raadsbrief d.d. 13 februari hebben we verder aangegeven dat we een aantal van de door bureau DTV geadviseerde maatregelen om de verkeersveiligheid op de kruisingen Oudenoord/David van Mollemstraat en Draaiweg/Talmalaan te verbeteren verder uitwerken en dit jaar realiseren. De uitwerking van deze maatregelen verloopt volgens planning.
Verder onderzoeken we welke maatregelen we op korte termijn kunnen nemen om de verkeersveiligheid op de kruisingen David van Mollemstraat/Zeedijk en Draaiweg/Lauwerecht ook bij de huidige verkeersdruk te verbeteren. Daarbij onderzoeken we o.a. het optimaliseren van de verkeerslichtenregeling, de mogelijk gefaseerde invoering van variant 1 en het plaatsen van tijdelijke drempels nabij de Vechtbrug, gericht op snelheidsremming voor het gemotoriseerde verkeer. We verwachten rond de zomer te kunnen aangeven welke van deze onderzochte maatregelen we gaan realiseren.

Integrale aanpak
Om tot een ruimtelijk toekomstperspectief voor de Noordpoort te komen passen we de systematiek van een verkenning toe. Daarmee onderzoeken we op een gestructureerde manier mogelijke oplossingsrichtingen (varianten/ruimtelijke scenario's/ perspectieven) met als doel om tot een goed onderbouwd besluit te komen voor de herinrichting van het gebied. Het komen tot een variant die tegemoetkomt aan alle doelstellingen voor het hele gebied zal hierbij een uitdaging zijn. Daarom onderzoeken we meerdere varianten. De varianten beoordelen we aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader om zicht te krijgen welke (combinatie) van maatregelen het meest kansrijk zijn. Op basis van de beoordeling werken we de meest kansrijke maatregelen uit in een voorkeursalternatief. Dit kan een combinatie van maatregelen uit de verschillende varianten zijn.

<u>Stappenplan</u>
Stap 1: In kaart brengen van de knelpunten, (kern)waarden, wensen en identiteit van het gebied.
Stap 2: Uitwerken van concrete bouwstenen om het gebied leefbaarder en verkeersveiliger te maken. Denk aan bouwstenen als: het verbeteren van verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid van fiets en voetgangers en de kwaliteit van openbaar vervoer. Ook kijken we hoe we meer groen kunnen terugbrengen in het gebied. We voorzien hierbij dat het een uitdaging is om al deze doelen te halen, waardoor naar verwachting keuzes gemaakt moeten worden. Om zoveel mogelijk van de hierboven genoemde doelstellingen te behalen denken we in ieder geval aan maatregelen om het gebiedsvreemde autoverkeer te weren.
Stap 3: Opstellen van een beoordelingskader waar we de oplossingsrichtingen aan afwegen.
Stap 4: Op basis van kwalitatieve analyse selecteren we de meest kansrijke bouwstenen. Met die bouwstenen stellen we een aantal varianten samen.
Stap 5: Analyseren en beoordelen van de varianten.
Stap 5: Opstellen van een voorlopig voorkeursalternatief waarmee we een voorstel doen voor het Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort.

Met deze aanpak brengen we een *netwerkstudie* om de mogelijkheden van het terugdringen van de hoeveelheid gebiedsvreemd autoverkeer in dit deel van stad samen met *ontwerpend onderzoek*, waarin we mogelijke oplossingen verbeelden en verschillende perspectieven ruimtelijk in beeld brengen. In de studie Zuidpoort hebben we onlangs een soortgelijke verkenning gedaan. De Zuidpoort studie vormt om die reden een goede referentie. Binnen de netwerkstudie kijken we naar hoe we ervoor kunnen zorgen dat je met de auto niet meer van west naar oost kunt rijden (en vica versa), maar alle delen van de stad wel bereikbaar blijven. Het doel hiervan is om het doorgaande autoverkeer te weren. Ook kijken we naar mogelijkheden voor knijpen, eenrichtingswegen en afslagverboden. Ook nemen we de knip op de Monicabrug en het versmallen van het profiel in de Daalsetunnel mee, in reactie op de aangenomen moties. Daarnaast maken we in een subvariant mogelijke maatregelen op de Koekoekstraat inzichtelijk, met als doel de leefbaarheid in de Koekoekstraat, te verbeteren. Hierbij kijken we ook naar verschillende vervoerswijzen, waaronder het vrachtverkeer

Samen Stad Maken
Voor Samen Stad Maken komen we volgens het kompas uit op peilen. We halen belangen, wensen en knelpunten op. We luisteren en stellen vragen. Het doel van peilen is om inzicht te geven in de verschillende belangen als, onderdeel van een integrale afweging.

De belangrijkste groepen die we bij de verkenning betrekken zijn de bewoners, ondernemers, gebruikers van maatschappelijke voorzieningen, (OV)-reizigers en stadsbrede belangenorganisaties. Belangrijkse buurten in de verkenning zijn Pijlsweerd, Staatsliedenbuurt, Lauwerecht, Ondiep en Votulast. Bewoners uit deze buurten hebben zich georganiseerd in de Verenigde Bewonersgroep Noordpoort, die optreedt als aanspreekpunt richting de gemeente.

We verdelen het peilen met de stad in twee fasen:

1. Voor de zomer halen we (kern)waarden, wensen, zorgen en vragen op bij stakeholders op de thema's leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid
   Stakeholders krijgen de mogelijkheid zowel online als offline te reageren. We verspreiden een vragenlijst via Denkmee. In juni 2026 houden we een inloopbijeenkomst. We gaan 2 dagdelen de straat op om voorbijgangers te vragen de vragenlijst in te vullen. Verder voeren we 1 op 1 gesprekken met een aantal stakeholders o.a. de Fietsersbond, verenigde bewonersgroep Noordpoort en CMU. De vervoersbehoefte van busreizigers halen we uit al bestaande onderzoeken gedaan voor de omgevingsvisie Overvecht. Als dit niet voldoende is wordt er een aparte peiling gehouden. De input die we uit deze ronde ophalen, wordt meegenomen in de varianten.

   Communicatie
   De vragenlijst en de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst verspreiden we via een wijkbericht. Daarnaast vragen we de verenigde bewonersgroep Noordpoort ons te helpen bij het verspreiden van de vragenlijst. Verder adverteren we de digitale vragenlijst ook op social media en bieden we ook de mogelijkheid om telefonisch contact met ons op te nemen. Daarnaast biedt het wijkbureau ook hulp bij het invullen van de vragenlijst. Algemene informatie over het onderzoek is te vinden de projectpagina: www.utrecht.nl/noordpoort

2. Na de zomer koppelen we de input terug en halen we reacties op over de schetsen en toekomstbeelden voor het gebied. We betrekken de stakeholders dan ook bij de varianten. Waarschijnlijk weer via een vragenlijst en bijeenkomst.

Met een specifieke vertegenwoordiging van belanghebbenden, zoals de verenigde bewonersgroep Noordpoort, blijven we doorlopend in gesprek.

Resultaat
Met de verkenning werken we toe naar het bestuurlijk en door de raad vaststellen van een voorkeursalternatief, waarvoor in een rapportage Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort de beslisinformatie is uitgewerkt. Onderdeel van het resultaat is een overzicht van de kosten voor de uitvoering van maatregelen (t.a.v. groen, verblijven, mobiliteit) op de korte, middellange en lange termijn.

Financiering
De dekking van de plankosten voor de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort komt uit het restbudget van de Kop Oudenoord/Kaatstraat (As Votulast), waarover door u besloten is in het MPR 2019 (700.000 euro).

Op concrete financiële dekking voor de uitvoering van de maatregelen die voortkomen uit de verkenning is nog geen zicht. Wel is de verwachting is dat er vanuit de programma's Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed (beheer openbare ruimte) en Duurzame bereikbaarheid (verkeersveiligheid) en OV-Alliantie en Provincie Utrecht middelen beschikbaar komen voor de realisatie van het toekomstperspectief. Deze zijn qua omvang echter nog niet duidelijk bepaald. Onzeker is daarom of het budget dat voortkomt uit deze kansen, voldoende is om de gewenste aanpassingen aan het wegprofiel van de wegen en buitenruimte in het studiegebied volledig op te pakken. Als dit het geval is, zal gekomen worden tot een voorstel met prioritering en fasering van de maatregelen.

Globale planning
We streven ernaar om nog voor de zomer de omgeving te betrekken, zodat we in de zomer de concept varianten in beeld kunnen brengen. In de eerste helft van 2027 kunnen wij volgens planning

een raadsvoorstel aan u aanbieden, zodat uw raad een besluit kan nemen over het Ruimtelijk Toekomstperspectief.

We vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd over de voortgang van de verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort en informeren u opnieuw als we de varianten in beeld hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Leefomgeving

Dossiernummer	5334
Vergaderdatum	4 juni 2026
Agendapunt	4
Titel	Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Leefomgeving	4 juni 2026

Gemeente Utrecht

MEMO

Datum	21 april 2026
Behandeld door	Matthijs Kok
E-mailadres	matthijs.kok@utrecht.nl
Zaaknummer	34152400
Onderwerp	Afkondiging aansluitpauze regio Utrecht
Beleidsveld	Energie en Klimaat
Bijlage	Hyperlink naar Kamerbrief voortgang aanpak netcongestie FGU-regio

---

Geachte leden van de raad,

Op 15 april j.l. heeft het college u geïnformeerd over de dreigende aansluitstop en de impact die deze aansluitstop op onze stad heeft. Daarin is ook toegezegd dat we u informeren zodra er ontwikkelingen zijn op dit vlak. Via dit memo wil ik u informeren over de nu aangekondigde aansluitpauze per 1 juli aanstaande. Meer informatie over de aansluitpauze is te vinden in de kamerbrief. van staatssecretaris de Bat.

Voor de impact van de aansluitpauze en het handelingsperspectief van de gemeente verwijs ik graag naar de eerder genoemde raadsbrief. Op 7 mei aanstaande wordt een technische sessie netcongestie georganiseerd waarbij we u verder informeren over de situatie en vragen kunnen beantwoorden.

Ik blijf u informeren over ontwikkelingen rondom netcongestie.

Met vriendelijke groet,

Senna Maatoug

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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Matthijs Kok	**Datum**	15 april 2026
E-mail	matthijs.kok@utrecht.nl	**Kenmerk**	34127430
Type brief	Actualiteit	**Onderwerp**	Impactanalyse aansluitstop
Bijlage(n)	3 (waarvan 1 gedeeltelijk geheim)	**Beleidsveld**	Energie en Klimaat

Geachte leden van de raad,

Het beeld rondom de situatie op het Utrechtse elektriciteitsnet en het al dan niet doorgaan van de aansluitstop is veranderlijk. Nadat we u in november 2025 informeerden over onze aanpak op netcongestie, hebben we u in een raadsbrief op 13 februari geïnformeerd over de aankondiging van een dreigende aansluitstop. We hebben een impactanalyse uitgevoerd naar de gevolgen hiervan. De analyse laat zien dat de effecten groot zijn voor woningbouw, verduurzaming en economische ontwikkeling in de stad. Daarnaast zijn ook brede sociale effecten te verwachten. Als het stroomnet volledig op slot gaat, kunnen naast grote stroomverbruikers ook nieuwe woningen, laadpalen en kleine bedrijven niet meer aangesloten worden op het elektriciteitsnet.

Geheimhouding
We hebben op de geel gemarkeerde teksten in de bijlage Rapport Impactanalyse Aansluitstop 2026 tijdelijke geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub h en i van de Woo totdat wij u in openbaarheid kunnen informeren. Openbaarmaking kan mogelijkheden geven voor onwenselijke externe interventies in ontwikkelingen of relaties met partijen in de stad onder druk zetten.

Update aansluitstop
Graag informeren wij u over de ontwikkelingen sinds februari 2026. Naar verwachting wordt komende zomer de aansluitstop, die nu grootverbruikers op het elektriciteitsnet geldt, ook voor kleinverbruikers van kracht. Aanvankelijk zou TenneT eind maart uitsluitsel geven over de aansluitstop. Inmiddels is dat besluit doorgeschoven naar eind april. Een aansluitstop betekent dat er geen nieuwe of uitbreiding van stroomvoorzieningen gekregen kan worden maar de aanvraag in een wachtrij geplaatst wordt totdat er weer ruimte is op het net.

Crisisaanpak netcongestie FGU
Het rijk, de netbeheerders en de provincies Flevoland, Gelderland en Utrecht (FGU) hebben een crisisaanpak ontwikkeld om de aansluitstop af te wenden. Besluitvorming hierover vindt plaats in het bestuurlijk overleg FGU. De aanpak bevat zeven actielijnen met werkgroepen waar de gemeente Utrecht direct of indirect bij betrokken is. De actielijnen zijn de regionale aanpakken, het versnellen van de netuitbreidingen, vergroten van risicobereidheid, flexibiliteit bij kleinverbruikers, doorgang (woning)bouw, validatie op berekeningen van TenneT en randvoorwaarden aansluitstop.

Onderdeel van de aanpak is dat het Rijk opdracht heeft gegeven voor een validatie op het rekenwerk van TenneT. Het doel van deze validatie is om te borgen dat de basis voor besluitvorming robuust en navolgbaar is, gezien de verstrekkende gevolgen van een mogelijke aansluitstop en te nemen mitigerende maatregelen. De uitkomsten hiervan worden ook eind april verwacht. De gemeente is niet verantwoordelijk voor het stroomnetwerk. Dat zijn de netbeheerders. De gevolgen van netcongestie zijn wel heel groot voor de ontwikkelingen van onze stad. Daarom vinden we het jammer dat we niet bij het bestuurlijk overleg FGU aan tafel zitten.

Update Regionale aanpak
In de eerste actielijn van de FGU crisisaanpak is de in de raadsbrief van 13 februari genoemde regionale aanpak netcongestie geland. Hierin werkt de gemeente samen met de provincie, rijk en Stedin aan ruimte maken voor en het contracteren van partijen die met regelbare opwek (gasgeneratoren, batterijen) een bijdrage kunnen leveren aan het dempen van congestie op piekmomenten. Deze maatregel richt zich ook op grote groepen huishoudens en andere kleinverbruikers die tegen een vergoeding met slimme sturing van laadpalen en warmtepompen de piek kunnen verlagen. Gemeenten en de provincie kunnen daaraan bijdragen door netbewust beleidskeuzes te maken zoals het verplichten van netbewuste nieuwbouw en het stimuleren van bidirectioneel laden. Hiervoor wordt een Richtlijn Netbewust Beleid opgesteld. Tot slot is in regionaal verband de voorbereiding gestart op een mogelijke aansluitstop. Het gaat daarbij om impactanalyses, crisiscommunicatie en mogelijke handelingsperspectieven en oplossingen.

Update gemeentelijke aanpak
Veel van de uitvoering van de bovengenoemde crisismaatregelen landen in de gemeentelijke organisatie en vragen aandacht en inzet. In de raadsbrief van 2 december 2025 hebben we aangekondigd dat we binnen de gemeente werken aan het beheersen en verzachten van netcongestie via drie sporen. Deze aanpak trekken we door in de voorbereiding op een mogelijke aansluitstop.

- *Versnellen van de uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur en het plaatsen van trafohuisjes, zodat de capaciteit zo snel mogelijk toeneemt.* Hierin wordt versnelling van de netuitbreidingen van het trafostation Utrecht Noord steeds relevanter. De gemeente heeft vooral een grote rol in de kabeltracés die door onze stad lopen. We werken daarom mee in de landelijke crisiswerkgroep die in Utrecht Noord voor versnelling moet zorgen.
- *Voorkomen van vertraging bij woningbouw en maatschappelijke voorzieningen, onder meer met tijdelijke congestiemaatregelen en afspraken met netbeheerders.* Na de aansluitstop moet nog sterker ingezet gaan worden op gebiedsaanpak, regelbare opwek en maatwerk maatregelen om voortgang te houden op gebiedsontwikkeling, verduurzaming van maatschappelijk vastgoed en het gemeentelijk wagenpark.
- *Voorbereiden op mogelijke aansluitstop en langdurige stroomuitval, zodat cruciale functies van de stad kunnen blijven draaien*. Het gaat daarbij ook om communicatie rondom de aansluitstop, het handelingsperspectief voor doelgroepen en beheersmaatregelen. Veel hiervan wordt landelijk en regionaal ontwikkeld, maar vraagt in de uitvoering inzet van de gemeente. Langdurige stroomuitval is onderdeel van het programma Weerbaarheid, waar de raad separaat over wordt geïnformeerd.

Impactanalyse
Binnen de gemeente is een integrale impactanalyse van een aansluitstop uitgevoerd. De analyse geeft inzicht in waar gevolgen te verwachten zijn en wat de handelingsperspectieven zijn. Deze uitkomsten vindt u in de bijlage.

Vervolg
We informeren u op verschillende manieren over het vervolg:

- Zodra er duidelijkheid is over het al dan niet doorgaan en de timing van een aansluitstop, brengen wij u op de hoogte.
- Zoals vermeld in de raadsbrief Stand van zaken netcongestie november 2025, informeren wij u twee keer per jaar over de voortgang in het algemeen. Uiteraard informeren wij u ook tussentijds als dat nodig is.

Wij bieden u graag een technische sessie aan over (de gevolgen van) netcongestie, impactanalyse en de aansluitstop, waar mogelijk met de netbeheerders. We zouden dit begin mei kunnen organiseren.

In de tussentijd trekken we intensief op met de regio, het rijk en de netbeheerders om de gevolgen te beperken en kansen voor versnelling van het bouwen van netcentrales te benutten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Impactanalyse aansluitstop – Samenvatting



Programma Netcongestie

18 maart 2026

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/

Inhoudsopgave

1 Context

Doel van deze impactanalyse

Economische & maatschappelijke gevolgen

Huidige situatie en ontwikkeling

2 Gemeentelijke impact

Forse impact op de energietransitie

Impact op gebiedsontwikkeling

Impact op maatschappelijk vastgoed

Impact op uitvoerende diensten

Impact op sociaal domein

Impact op mobiliteit

Impact op economie, wijken & publiekszaken en culturele zaken

Impact op de organisatie

3 Impact op de stad

Impact op bewoners & huishoudens

Impact op relatie met projectontwikkelaars

Impact op beroepsgroepen

4 Risicoanalyse

5 Conclusies en aanbevelingen voor vervolg



Deze rapportage is een **momentopname**. Doordat het onderwerp continu in beweging is en er op meerdere vlakken dynamische ontwikkelingen zijn, betekent dit dat de opgenomen inschattingen, getallen en bedragen over enkele weken al weer anders kunnen zijn.

Doel van deze impactanalyse
Wat is de impact van een aansluitstop?

Aansluitstop: ALLE aanvragen voor een netaansluiting (groot of klein) komen op een wachtrij omdat er geen capaciteit beschikbaar is op het elektriciteitsnet

Laadpalen



Openbare Voorzieningen



Economie



Woningbouw



Bedrijven & beroepen



Inwoners



Doel van deze impactanalyse

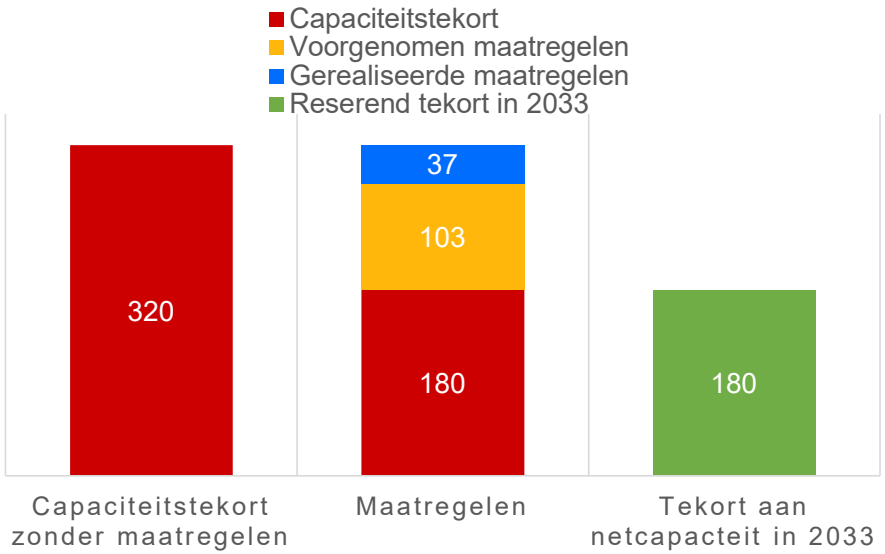
- In kaart brengen welke gevolgen een aansluitstop heeft op de organisatie van de gemeente Utrecht, haar ambities en de stad
- Te gebruiken om de stad te helpen met de impact voor een aansluitstop, zodat Utrecht zoveel mogelijk kan blijven functioneren en ontwikkelen

Economische & maatschappelijke gevolgen

Hoe groot is het probleem?

Netcapaciteitstekort

- Op dit moment kunnen we al spreken over netcongestie. Er zijn meerdere momenten met overbelasting. Daarnaast komen nieuwe aansluitingen op een wachtlijst.
- 320 MW capaciteitstekort op hoogspanningsstation Breukelen-Kortrijk.
- 140 MW aan maatregelen waarvan slechts 37 MW gerealiseerd. **Nog 180 MW moet worden opgelost**.
- 180 MW is de helft van het vermogen van de twee Eneco centrales Merwede en Lage Weide. Dat is niet zomaar opgelost.

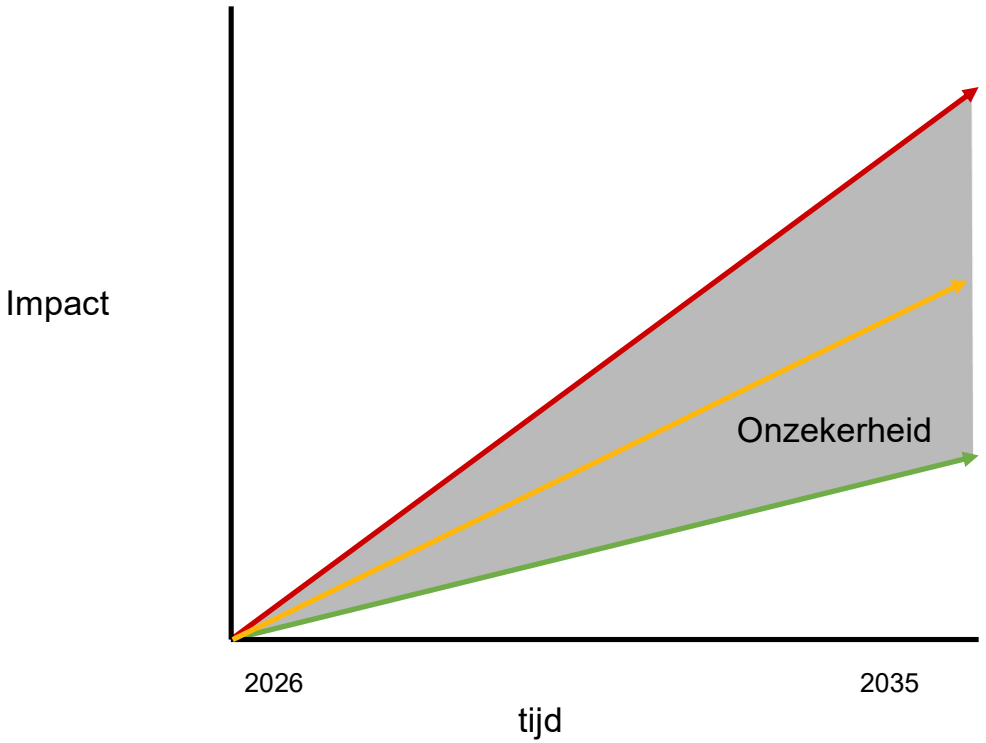


Huidige maatschappelijke en economische gevolgen

- Sinds de ingang van aansluitstop voor **grootverbruik** in 2022 staan **429 Utrechtse aanvragers op de wachtlijst**. Totaal 77 MW niet aangesloten. Dat zijn scholen, MKB-ers en grote bedrijven en busmaatschappijen.
- Ook de gemeente heeft aanvragen op de wachtlijst staan. Dat zijn bijvoorbeeld aanvragen voor nieuwe scholen of renovaties van scholen, maar ook de verzwaring van de aansluiting op de gemeentewerf voor elektrische vuilniswagens.
- Landelijk kost congestie **vele miljarden** per jaar door bedrijven die niet kunnen groeien, woningen die niet gebouwd wordt en infrastuur die niet wordt aangelegd (BCG op basis van Ecorys onderzoek).
- De **netbeheerders investeren gezamenlijk 8 miljard** per jaar in het net waarvan Stedin 1 tot 3 miljard.
- De economische schade voor de gemeente Utrecht is **75 -225 miljoen**.

Huidige situatie en ontwikkeling

Gevolgen netcongestie komende 10 jaar: 3 mogelijke situaties met veel onzekerheden en afhankelijkheden



Situatie 1: impact valt tegen
- Geen risicobereidheid
- Realisatie Utrecht Noord vertraagt aansluitstop tot 2035
- Geen ruimte voor congestieverzachters
- Maatregelen komen niet van de grond of zijn niet effectief, geen gecontroleerde vrijgave capaciteit

Situatie 2: impact conform verwachting
- Beperkte risicobereidheid
- Utrecht Noord verloopt volgens planning aansluitstop tot 2033
- Beperkte ruimte voor congestieverzachters
- Maatregelen beperkt effectief, beperkte vrijgave gecontroleerde capaciteit

Situatie 3: impact valt mee
- Risicobereidheid
- Utrecht Noord versneld aansluitstop tot 2031
- Ruimte voor congestieverzachters
- Effectieve maatregelen, veel gecontroleerde vrijgave capaciteit

Grotendeels heeft de gemeente geen invloed op de toekomstbeelden; immers voor veel van de problematiek die netcongestie teweegbrengt, zijn wij noch veroorzaker noch eigenaar noch verantwoordelijk. De netbeheerders en het Rijk wél. Het probleem uit zich echter wel direct bij ons in de gemeente. De gemeente is vaak eerste aanspreekpunt bij problematieken in de stad en gemeentelijke ambities komen in gevaar. Primair moet hiervoor naar het Rijk en de netbeheerders gekeken worden en als gemeente roepen we hen op om met oplossingen te komen.

2

Gemeentelijke impact

Een analyse van de impact van aansluitstop op gemeentelijke opgaven en organisatie



Forse impact op de energietransitie

Tijdelijke fossiele oplossingen ten behoeve van een toekomstbestendig energiesysteem

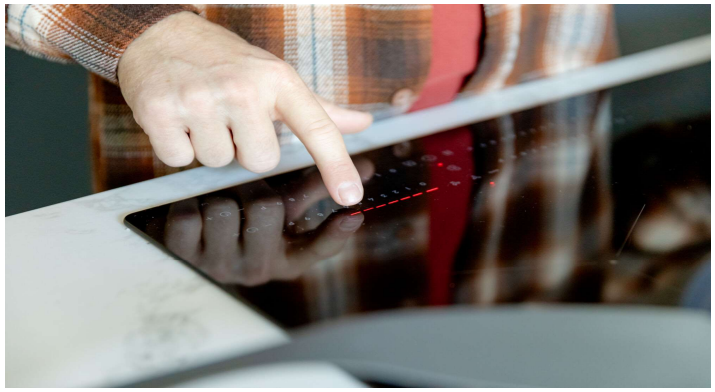
Voorbij de crisis

- Het toekomstig energiesysteem is niet fossiel maar hernieuwbaar. Beweging van een hiërarchisch energiesysteem met centrale fossiele opwekking naar een knooppuntennetwerk, met veel verschillende hernieuwbare opwekbronnen, opslag en uitwisseling van energie tussen systemen op verschillende niveaus.
- De crisis versnelt deze beweging: onder druk wordt alles vloeibaar.
- In de huidige maatregelen zit ook een aantal tijdelijke fossiele oplossingen. Dat lijkt een stap terug, maar ze zijn wel nodig om de ontwikkeling van de stad te waarborgen.
- Er wordt enkel voor fossiel gekozen als dat tijdelijk is en maatregelen aan het eind van netcongestie ongedaan gemaakt kunnen worden. Dat betekent dat woningbouw blijft voldoen aan de regels en bovenwettelijke ambities: netbewust en bijna energieneutraal.

Fossiele oplossingen als onderdeel van een toekomstbestendig energiesysteem

- Fossiele oplossingen zijn dus tijdelijk onderdeel van een toekomstbestendig energiesysteem. Daarbij zijn collectieve energiemanagementsystemen en samenwerking in energiegemeenschappen, energiehubs en andere innovaties noodzakelijk om bouw of verduurzaming mogelijk te maken.
- Technologische innovaties worden voor het eerst toegepast, wettelijke kaders worden opgerekt of gewijzigd en er worden vernieuwde publieke civiele samenwerkingen opgetuigd. Dat draagt bij aan het eindbeeld van het hernieuwbaar en netbewust toekomstig energiesysteem.
- Netcongestie kent onzekerheden: innovatieve oplossingen kunnen niet werken of tegenvallen. Dan is het aantrekkelijk om terug te vallen op fossiele oplossingen. Fossiele oplossingen zijn echter ook niet risicovrij. Prijzen kunnen stijgen. Handelsstromen kunnen verstoord raken. Er ontstaat afhankelijkheid van landen en regimes met een discutabele achtergrond. Ook deze risico’s, ook al zijn ze van andere orde (indirecter), moeten ook meegewogen worden in te maken keuzes.





Forse impact op de energietransitie

Veel gevolgen voor de inzet van duurzame energiebronnen

Grootschalige opwek van duurzame energie

Voor grootschalige levering van elektriciteit door wind- en zonneparken geldt al een aantal jaar schaarste op het stroomnet en een wachtlijst voor aansluitingen. Aansluitingen van nieuwe wind- en zonneparken zijn daardoor al een tijd niet meer vanzelfsprekend maar wel een belangrijk middel om te gebruiken in plaats van het net.

Duurzame warmtebronnen

Hoe langer wordt gewacht met het uitrollen van warmtenetten, hoe groter de kans dat inwoners zelf naar oplossingen gaan zoeken en binnen hun eigen aansluiting warmte gaan elektrificeren. Dat leidt vervolgens tot een afname van de haalbaarheid van collectieve warmtenetten en een toename van netcongestie in de toekomst. Gecontroleerd op inzetten blijft de strategie.

Energiebesparing woningen en bedrijven

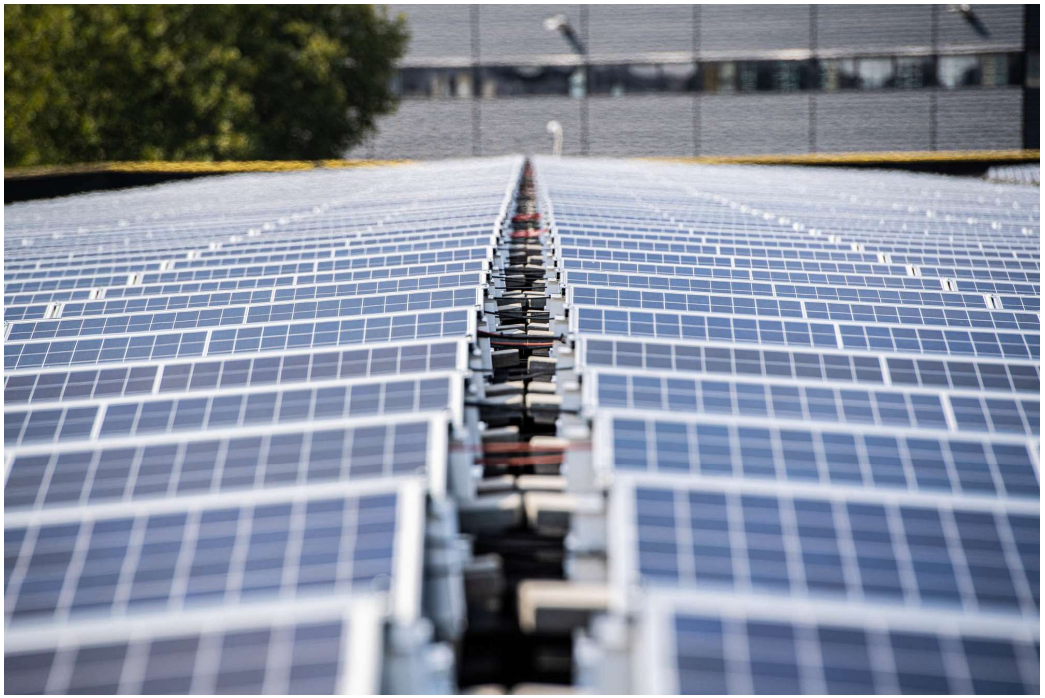
Energiebesparing is tot nu toe bij woningen en ook bij het MKB vooral gericht geweest op het nemen van isolerende maatregelen. Wanneer sprake is van een aansluitstop, is er bereidheid nodig van inwoners en bedrijven om elektriciteit te besparen en in de piekuren te zoeken naar flexibilisering in het energieverbruik zodat verzwaring van de aansluiting niet nodig is.

Zon op dak

Het dak volleggen met zonnepanelen is voor veel bedrijven niet meer mogelijk, omdat grootverbruikersaansluitingen door netcongestie niet meer mogen terugleveren (tot ten minste 2033 in de regio Utrecht) en met een aansluitstop kunnen ook kleinverbruikers hun aansluiting niet meer opwaarderen om (maximaal) terug te leveren. I.c.m. bijvoorbeeld batterijen zijn er wel mogelijkheden.

Impact op de energietransitie

Netcongestie heeft een forse impact op de energietransitie. Inwoners blijven langer afhankelijk van gas, dat naar verwachting duurder wordt door Europese heffingen en verplichte bijmenging van groen gas. Hierdoor kunnen meer inwonershuishoudens moeite krijgen met het betalen van de energierekening, terwijl energiearmoede nu al 5,1% bedraagt.

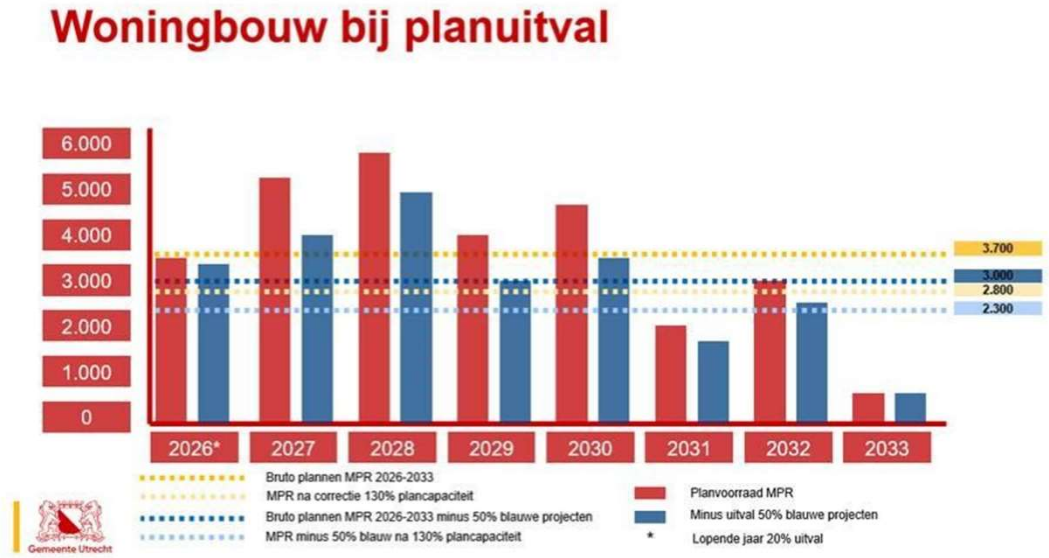


Impact op gebiedsontwikkeling

Grootste impact op nieuwbouwprojecten in 2027-2030

Uitstel of afstel van 20% van geplande woningbouw

- Netcongestie vormt een extra complicerende factor bovenop de bestaande vertragingen en kan ertoe leiden dat projecten aanvullende vertraging oplopen of stilvallen.
- Na analyse blijkt van circa 20% van de woningen in het MPR onzeker of ze realiseerbaar zijn bij een aansluitstop. Dit betekent dat de planvoorraad de komende jaren met circa 20-25% kan dalen als ontwikkelende partijen niet willen investeren in verdere planvorming op een locatie.
- Netcongestie heeft de grootste impact op de start van nieuwbouwprojecten tussen 2027-2030. Netbewust bouwen kost projectontwikkelaars gemiddeld 5000 euro extra per woning, generatoren (als congestieverzachter) nog eens 2000 euro extra per woning.
- In de afbeelding hiernaast wordt de woningbouw tussen 2026 en 2033 weergegeven. Dit betreft 29.430 nieuwbouwwoningen over het geheel van deze periode en circa 3700 woningen per jaar. Landelijk wordt 130 procent plancapaciteit gehanteerd.
- Vooral kleinere projecten blijken kwetsbaar. Grotere projecten hebben meer mogelijkheden om congestieverzachtende maatregelen te treffen, beschikken over meer innovatiekracht en kunnen vertragingen beter opvangen. Uitval van projecten vergroot druk op resterende projecten om de woningbouwambities te halen. Tegelijkertijd moeten reguliere vertragingen bij projecten die wél doorgaan zoveel mogelijk worden beperkt, wat kan leiden tot inhoudelijke of financiële concessies.



Ambitie om 3.000 woningen per jaar te realiseren

- Om in de komende vier jaar 3.000 woningen per jaar te realiseren (ambitie gemeente Utrecht) worden 5.000-6.000 woningen geprogrammeerd (huidig beleid MPR) zodat rekening gehouden wordt met planuitval en vertragingen.
- Dit betreft reguliere vertragingen, los van netcongestie.

Impact op gebiedsontwikkeling
Gevolgen voor geplande woningbouw

Analyse van de impact op geplande woningbouw

- Voor 2.258 woningen is geen actie vereist (categorie A). Deze hebben een vergunning en hebben/krijgen een aansluiting. En voor 979 woningen kan aansluiting versneld worden.
- Voor 2174 woningen is de kans groot dat voor het ingaan van de aansluitstop een aansluiting kan worden geregeld (categorie B).

Voor ca. 18.000 woningen (categorie B,C en D) met start bouw t/m 2030 is de inschatting dat ze geen aansluiting krijgen en een congestieverzachter nodig hebben of een project specifieke oplossing gevonden moet worden, waarvan ongeveer 50% in aanmerking zal komen voor een congestieverzachter.

- Categorie B: de projecten met congestieverzachter (9.104 woningen) zijn met name afhankelijk van financiën en milieuruimte. De aanname is dat inzet van congestieverzachters haalbaar is voor de grootschalige gebiedsontwikkelingen.
- Categorie C en D: overige projecten (9.277 woningen)
  - Categorie C: van de overige projecten is de verwachting dat +/- 50% van de projecten (+/- 4.600 woningen) het technisch op kunnen lossen, maar dit zal financiële en/of inhoudelijke ingrepen vereisen om tot een haalbaar project te komen. Bij inhoudelijke ingrepen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan afwijken van vastgesteld beleid zoals betaalbaarheid, circulariteit of klimaatadaptatie.
  - Categorie D: de overige 50% (+/- 4.600 woningen) zal voor dermate lastige technische, financiële of milieukundige uitdagingen komen te staan dat het mogelijk financieel/inhoudelijk niet direct op te lossen is. Bijvoorbeeld door een gebrek aan fysieke ruimte om oplossingen mogelijk te maken, een gebrek aan schaal om investeringen uit te kunnen leggen, etc..

Risico

- De inzet van congestieverzachters is geen nog bewezen oplossing. Inzet op deze schaal is nooit eerder gedaan.

Handelingsperspectief

- Versnellen en versneld aanvragen is op dit moment al in actie gezet
- Congestieverzachters* kunnen oplossingen bieden, echter met ruimtelijke, financiële, wettelijke en technische voorwaarden
- Vertragen
- Variëren in woningbouwvolume
- Lobby om uitbreiding van het net te realiseren waardoor er weer ruimte komt voor aanvragen op de wachtrij

Categorie:		A	A	B	B	50% C 50% D
start bouw	aantal	geen actie	versnellen	snel aansluiting aanvragen	Congestie verzachter	prio 3 aanvragen na 1-7-2026
2026	3.722	1.326	181	1.261	551	403
2027	5.275	236	-	913	1.502	2.624
2028	6.381	646	575	-	2.474	2.686
2029	4.403	50	87	-	1.852	2.414
2030	4.011	-	136	-	2.725	1.150
2031	1.904	-	-	-	1.093	811
2032	3.071	-	-	-	2.345	726
2033	760	-	-	-	760	-
totaal	29.527	2.258	979	2.174	13.302	10.814
2026-2030	**23.792**	**2.258**	**979**	**2.174**	**9.104**	**9.277**

***Congestieverzachter:** Een partij (zoals een bedrijf of instelling) die door een netbeheerder wordt aangemerkt als een afnemer of producent. Deze partij vergroot, door het type aansluiting, de beschikbare transportcapaciteit op het elektriciteitsnet en veroorzaakt geen extra file op het net. Dit heeft twee doelen: net ontlasten en gebouwen van stroom voorzien. De generator wordt aangezet als het net vol zit en levert dan zowel aan het net als aan het betreffende gebouw. In dalperiodes krijgt het gebouw stroom vanuit het net. Minimale omvang van congestieverzachter is 1 MW[1] (eventueel aangevuld met een batterij).

Impact op maatschappelijk vastgoed
Verduurzaming en nieuwbouw dreigen te vertragen

Categorie A: aansluiting geregeld

- 18 nieuwbouwprojecten die vallen onder het groepscontract in Merwede.
- 11 uitbreidingprojecten die al zijn opgeleverd of in een afrondende fase zitten.
- 60 renovatieprojecten die al zijn opgeleverd of in een afrondende fase zitten.
- 52 renovatieprojecten waar geen verduurzaming plaatsvindt.

	Categorieën				
	A	B	C	D	Totaal
Nieuwbouw	18	6	13	13	**50**
Uitbreiding	11		14		**25**
Renovatie	112	75	108		**295**
Totaal	**141**	**81**	**135**	**13**	**370**

Categorie B: makkelijk oplosbaar onder randvoorwaarden

- 6 nieuwbouwprojecten die afhankelijk zijn van een congestieverzachter, ervan uitgaande dat de realisatie van deze congestieverzachters mogelijk is.
- 75 renovatieprojecten die afhankelijk zijn van een grotere kleinverbruik aansluiting. Deze projecten kunnen met enige bijstelling van de ambities en beperkte toepassing van netbewuste maatregelen gerealiseerd worden. Een randvoorwaarde is dat de bestaande aansluiting op gas of stadswarmte behouden kan worden. Als dit niet het geval is, wordt de inzet van meer omvangrijke en kostbare netbewuste maatregelen mogelijk noodzakelijk, zoals accu's.

Categorie C: waarschijnlijk oplosbaar, maar tegen een prijs

- 13 (+/- 50%) van de resterende nieuwbouwprojecten. Deze projecten hebben naar verwachting een technisch haalbare oplossing, maar dit zal financiële en/of inhoudelijke ingrepen vereisen om tot een haalbaar project te komen.
- 14 uitbreidingsprojecten die een grotere aansluiting nodig hebben. Realisatie van deze projecten vraagt om een grotere bijstelling van de ambities en de inzet van meer omvangrijke netbewuste maatregelen, zoals accu's of aggregaten. Behoud van de bestaande aansluiting op gas of stadswarmte verhoogt de technische haalbaarheid en beperkt de meerkosten.
- 108 renovatieprojecten die een grotere grootverbruik aansluiting nodig hebben. Realisatie van deze projecten vraagt om een grotere bijstelling van de ambities en de inzet van meer omvangrijke netbewuste maatregelen, zoals accu's of aggregaten. Behoud van de bestaande aansluiting op gas of stadswarmte verhoogt de technische haalbaarheid en beperkt de meerkosten.

Categorie D: moeilijk oplosbaar vanwege technische complexiteit

- 13 (+/- 50%) van de resterende nieuwbouwprojecten. Deze projecten komen voor dermate lastige technische, financiële of milieukundige uitdagingen komen te staan dat deze mogelijk financieel/inhoudelijk niet direct op te lossen zijn. Denk aan een gebrek aan fysieke ruimte om oplossingen mogelijk te maken, een gebrek aan schaal om investeringen uit te kunnen leggen etc.

Impact op maatschappelijk vastgoed
Nieuwbouw afhankelijk van congestieverzachters

Gevolgen voor projecten die doorgaan

- Alle projecten die doorgaan zonder toegekende aansluiting of uitbreiding krijgen te maken met langere doorlooptijden en hogere kosten.
- Voor een aantal projecten geldt dat ambities worden bijgesteld zodat gebouwen aan minimumeisen voldoen. Later moeten hier alsnog extra werkzaamheden plaatsvinden om aan duurzaamheidsambities te voldoen.

Gevolgen voor projecten die stoppen

- Een deel van de projecten is moeilijk oplosbaar vanwege de technische complexiteit. Ook kan doorgaan ‘kostbaarder’ zijn dan het project uitstellen.
- Ambities voor maatschappelijk vastgoed komen onder druk te staan. Onze ambities toekomstbestendig, voldoende, goed gespreid, goed gebruikt en goed onderhouden maatschappelijk vastgoed.
- Ook druk op wettelijke taak voor passende onderwijshuisvesting.
- Kans op financiële schade.

Gevolgen voor de organisatie

- Verschuiving van focus op nieuwbouw naar renovatie, beheer en onderhoud.
- Verschuiving van focus op verduurzaming naar instandhouding van vastgoed.

Handelingsperspectief

- Bij categorie A geen inzet nodig.
- Bij renovatie drie mogelijke oplossingen:
  - maximaal verduurzaamd met all electric
  - maximaal verduurzaamd binnen huidige aansluiting
  - Uitstel.
- Nieuwbouw afhankelijk van congestieverzachters.



Impact op uitvoerende diensten: Stadsbedrijven

Impact op elektrificatie wagenpark, nieuwbouw Tractieweg, gemalen en afvalinzameling

Elektrificatie wagenpark

- De aansluitstop levert voor laatste 20% van de elektrificatie van het wagenpark problemen op. Dit betreft namelijk de zwaardere voertuigen zoals vuilniswagens die veel stroom gebruiken.
- Er is slechts capaciteit voor het laden van 4 tot 8 van de 50 zware voertuigen. Verhoging van de capaciteit van de aansluiting is niet mogelijk. Daarom wordt een deel van de voertuigen toch in diesel aangekocht.
- Daarnaast wordt onderzocht hoe met een congestieverzachter (gasgenerator) toch maximaal geëlektrificeerd kan worden.



Nieuwbouw Tractieweg

- Een aansluitstop heeft daarnaast consequenties voor de nieuwbouw op de Tractieweg en tijdelijke huisvesting tijdens de nieuwbouw. De precieze consequenties worden nog geïnventariseerd.
- Energielevering zou met een gasgenerator doorgang kunnen vinden: deze mogelijkheid wordt momenteel onderzocht.
- Een aansluitstop brengt hogere kosten met zich mee en heeft impact op de bedrijfsvoering (denk aan onderzoeken, tijdelijke oplossingen en minder efficiënt werken).

Gemalen en inzameling

- Voor nieuwe rioolgemalen moet er met een dieselgenerator gewerkt worden. Assets die aan het einde van hun levenscyclus zijn en niet worden vervangen of gerenoveerd, kunnen daarnaast een hogere stroomafname geven.
- De realisatie van minstens 200 perscontainers in de komende 5 jaar komt in het geding. Mogelijk moet worden uitgeweken naar (tijdelijke) conventionele (en minder efficiënte) ondergrondse containers en bovengrondse containers. Gevolg: plaatsing zal vertragen (vanwege impact openbare ruimte) en de werkdruk op afvalinzameling neemt toe.
- Voor het plaatsen van nieuwe verkeersregelinstallaties of openbare verlichting in de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met lange doorlooptijden van de aanvragen en de mogelijkheid dat aanvragen bij een harde aansluitstop worden afgewezen.

Impact op uitvoerende diensten: Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Stilvallen projecten heeft gevolg voor inkomsten (leges)

Aanvragen omgevingsvergunning

De resultaten van Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH), in het speciaal van vergunningen, zijn afhankelijk van de aanvoer van aanvragen omgevingsvergunning en van de wettelijke mogelijkheden om deze te kunnen vergunnen. Op dit moment bestaat de portefeuille uit aanvragen overeenkomstig het MPR, de werkvoorraad van maatschappelijk vastgoed (VGU), losse aanvragen vanuit de markt en de standaard kleine aanvragen.

Inkomsten

- De kleine aanvragen (inkomsten jaarlijks ca. € 1,5-2 miljoen) ondervinden geen negatieve gevolgen van de aansluitstop en kunnen behandeld worden.
- Voor de overige aanvragen (inkomsten jaarlijks ca. € 19-20 miljoen) geldt dat de vergunning afhankelijk is van de regelgeving waaraan de congestieverzachters getoetst worden. Daarmee zal de begroting van VTH onder grote druk komen te staan, wanneer regelgeving niet wordt aangepast.
- Naast de inkomstenderving zullen ook kosten gemaakt worden om de bedrijfsvoering aan te passen op veranderingen als gevolg van netcongestie.

Handelingsperspectief

- Om te kunnen blijven vergunnen met congestieverzachters is ruimte nodig in normering wet- en regelgeving (beleid) op landelijk niveau. Verruiming van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), daaronder de BENG-eisen op basis van de NTA 8800 berekening en het Besluit activiteiten leefomgeving (BAL (milieu aspecten, waaronder stikstof).
- Ook zijn er mogelijkheden om de besluitvorming van het college te mandateren naar de wethouder.
- Daarnaast ziet VTH een kans ontstaan om een verbeterde signaleerrol op te pakken binnen de keten van Ruimte. Bijvoorbeeld om verschillende aanvragen voor congestieverzachters binnen een gebied te clusteren en tot een totaal oplossing voor het gebied te komen waardoor meerdere woningen en voorzieningen kunnen worden gerealiseerd.
- Ook wordt een verschuiving verwacht van vergunningswerk naar congestieverzachters. Hiervoor is lobby op meer ruimte voor normering wet- en regelgeving noodzakelijk.



Impact op Sociaal Domein (via Maatschappelijke Ontwikkeling)

Stagnatie van uitstroom uit opvanglocaties en druk op zorg, leefbaarheid en welzijn

Directe impact van een aansluitstop

- Door nog minder realisatie van onvoldoende nieuwe tijdelijke en vaste woonplekken ontstaat verdere stagnatie van uitstroom, bijv. uit maatschappelijke opvang, vrouwenopvang, beschermd wonen, jeugdzorg, of van statushouders en Oekraïense ontheemden. Aantallen zijn (nog) niet aangeleverd.
- Andere sociale (woon)voorzieningen die onder druk komen:(die inhoudelijk meegenomen zijn bij Vastgoed en Gebiedsontwikkelingen)
  - Realisatie van inclusieve en toegankelijke voorzieningen in de wijk.
  - Levensbestendige woningen voor ouderen.
  - Huisvesting voor scholen en sportfaciliteiten.
  - Verduurzaming van maatschappelijk vastgoed en sportaccommodaties.
  - Verduurzaming van vastgoed van onze zorgpartijen.

Indirecte gevolgen

- Verlengde verblijfsduur in opvanglocaties en daarmee hogere kosten per zorgtraject.
- Meer druk op ambulante zorg (stijging van de zorgvraag) door stagnatie in de verblijfszorg.
- Toename van dakloosheid en druk op maatschappelijke opvang en vrouwenopvang. Dakloosheid leidt tot meer kosten voor andere organisatie onderdelen en ook tot meer maatschappelijke kosten.
- Door stagnatie beschermd wonen ook stagnatie in de GGZ-zorg. Dit leidt tot hogere zorgkosten (maatschappelijke kosten).
- Risico dat de taakstelling huisvesting statushouders niet wordt gehaald
- Het aantal mensen in echtscheiding dat noodgedwongen bij elkaar woont, zal stijgen met mogelijke gevolgen voor jeugdzorg, dakloosheid en huiselijk geweld.
- Geen sociaal (pedagogische) basiszorg en jeugdwerk in bepaalde (nieuwe) wijken waardoor inwoners van nieuwe wijken niet op tijd hulp krijgen. Leidt mogelijk tot meer problematiek.
- Geen buurtteam in de wijk of in de nabijheid beschikbaar voor kwetsbare doelgroepen.
- Ouderen blijven langer thuis wonen, daardoor minder geschikte woningen voor gezinnen beschikbaar. Daarnaast meer behoefte aan woningaanpassingen.

Maatschappelijke gevolgen (niet gekwantificeerd)

- Verdere toename van dakloosheid en woononzekerheid.
- Extra druk binnen gezinnen, die mogelijk leidt tot extra jeugdproblematiek
- Verminderde leefbaarheid in wijken door druk op voorzieningen.
- Afnemend vertrouwen in gemeente als basisvoorzieningen niet gerealiseerd kunnen worden.





Impact op mobiliteit
Transitie naar emissieloos vervoer stagneert

Emissieloze zones & parkeren

- Per 1 januari 2025 mogen nieuwe deelauto's en stadlogistiek geen schadelijke stoffen uitstoten (zero-emissie, oftewel ZE).
- Bij een aansluitstop wordt het bemoeilijkt om nog laadpalen te plaatsen. Het gaat op zowel publieke als private laadpalen.
- De ZE-zone wordt in 2030 tot heel de stad uitgebreid.
- Voldoende laadinfrastructuur is voorwaardelijk voor invoering van de ZE-zone. Dat geldt zowel voor bewoners die publiek laden als bedrijven die laden op eigen terrein
- We zijn in gesprek met Stedin om via tijdsgebonden contracten het plaatsen van laadinfrastructuur bij een aansluitstop mogelijk te houden. Of dat lukt is na de zomer 2026 duidelijk.
- Een alternatief is laadpalen aansluiten achter bestaande aansluitingen zoals vanuit als bestaande laadpalen, gemeentelijke assets en ondergrondse afvalcontainers.
- Wanneer die niet slaagt, komt valt de ontwikkeling van laadinfrastructuur stil. Dat heeft de volgende impact:
    - ZE-zones niet (verder) wordt ingevoerd waardoor de verbetering luchtkwaliteit stagneert en doelen voor luchtkwaliteit niet gehaald worden
    - Het gemeentelijk team wat bezig is met deze opgave heeft geen werk meer
    - De concessie-inkomsten gaan lager uitvallen (impact 1 tot 5 ton).



Impact op economie, wijken & publiekszaken en culturele zaken

Economische schade, toenemende hulpvraag en culturele voorzieningen onder druk

Economie

- Het vestigings- en ondernemersklimaat verslechtert over de breedte, met economische en maatschappelijke gevolgen (minder inkomsten, minder focus op duurzaamheid door bedrijven, stagnatie circulaire economie). Op basis van de nationale schadeinschattingen t.a.v. netcongestie (BCG; Ecorys), het aandeel van de provincie Utrecht in het nationale bbp (9,47%; 2024), het aandeel van de gemeente Utrecht in de provinciale economie (25–30%; Utrecht Monitor) en een correctiefactor die rekening houdt met de reeds aanwezig (energie intensieve) industrie en eventuele vermindering van efficiëntie van de dienstensector (waar geen sprake is van een stilstand) komt de jaarlijkse economische schade voor de gemeente Utrecht uit op: **€75–225 miljoen per jaar.**
- Het verlaagt de kans om internationale bedrijven aan te trekken en om private R&D activiteiten in Utrecht te vergroten. Dit terwijl dat cruciaal is voor de economische ontwikkeling van de gemeente Utrecht.
- Ontwikkeling van kantoren ligt grotendeels stil tot 2035; renovatie van bestaande kantoren zal in sommige gevallen door kunnen gaan met generatoren. Er is geen goed zicht op over welke gebouwen dit gaat: naar schatting zullen er 10-20 generatoren aangevraagd worden.
- Een aansluitstop heeft ook direct effect op de banengroei, omdat er moeilijker bedrijfsruimten en kantoren gerealiseerd kunnen worden.
- Een aansluitstop zal impact hebben op de ontwikkeling van (nieuwe) werkgebieden die in de planning zitten. Het kan gaan om uitstel, maar deels ook om afstel.
- Voor kleinschalige ontwikkelingen binnen bestaande bedrijventerreinen wordt gewerkt aan energyhubs, waarin bestaande netcapaciteit gedeeld wordt om ruimte te maken voor ontwikkelingen (vgl. Lage Weide). Mooie oplossing voor netcongestie.





Culturele Zaken

- Een aansluitstop leidt ertoe dat nieuwe en vernieuwde culturele voorzieningen (waaronder werkruimten) niet of later gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast hogere kosten door tijdelijke energievoorzieningen (aggregaten/batterijen).
- Het gevolg hiervan is dat het cultureel voorzieningenniveau geen gelijke tred houdt met de bevolkingsgroei. Dat leidt tot verschraling van het aanbod. Door verminderde voorzieningen in groeiende wijken, neemt de druk op bestaande locaties toe en ontstaat er risico op ongelijke kansen.
- De kans wordt groter dat culturele partijen, kunstenaars en creatieve bedrijvigheid zullen wegtrekken door onzekerheid en langere wachttijden.

Wijken en Publiekszaken

- Effect op de zelfredzaamheid: risico op grotere polarisatie tussen kansarme en welvarende buurten.
- Louter indirecte effecten: een (toenemende) hulpvraag in de eerstelijnsfunctie van wijkbureaus en het KCC.

Impact op de organisatie
Personele impact verschilt per organisatieonderdeel

Impact per organisatieonderdeel verschilt

- De personele impact van netcongestie lijkt het grootst binnen het fysiek domein waar een mogelijke aansluitstop gebiedsontwikkeling rechtstreeks raakt. Echter vraagt dit ook om aanvullende capaciteitsinzet, dus het beeld is niet eenduidig. De personele impact is kleiner in het sociaal domein.
- De impact van netcongestie ontwikkelt zich op dit moment grillig maar geleidelijk. Dat geldt ook voor de mogelijke gevolgen voor de organisatie. Dit vraagt nader onderzoek.

Personele impact van projecten

- Voor **projecten die stilvallen** is minder capaciteit nodig. De uitval van circa 20% van de gebiedsontwikkeling raakt onder meer de organisatieonderdelen Ruimte, VTH, VGU, Stadsbedrijven/ Stadsingenieurs. Op het sociaal domein wordt geen grote impact verwacht.
- Voor **projecten die doorgaan** is meer capaciteit nodig van o.a. juristen, planeconomen, adviseurs, ontwerpers:
  - Maatwerk, heronderhandeling van plannen en contracten, aanvullende tenderprocedures, het actualiseren van financiële ramingen en het herontwerpen van stedenbouwkundige plannen binnen hun omgeving.
  - Ontwikkeling van creatieve oplossingen in energieverbruik en aanpassing van beleidskaders.
  - Intensivering lobby en samenwerking met overheden.

Timing

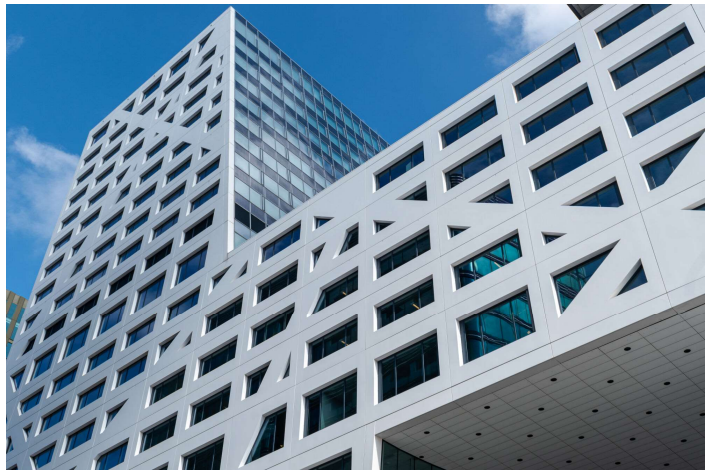
- De grootste effecten t.a.v. personeelsinzet worden verwacht tussen 2028 en 2030.

Handelingsrepertoire

- Ter anticipatie zijn meerdere maatregelen mogelijk, zoals het afbouwen van inhuur, natuurlijk verloop, anticyclisch investeren, detachering van medewerkers in de regio en onderzoek naar bredere inzetbaarheid van medewerkers.

Impact op medewerkers

- Het (mogelijk) stilvallen van werk heeft impact op (het welzijn van) medewerkers (onzekerheid, druk of stress). Daarnaast hebben medewerkers te maken met diverse stakeholders in de stad, die ook geconfronteerd worden met de aansluitstop. Het is belangrijk dat tijdig en zorgvuldig geanticipeerd wordt op deze interne en externe impact.



Impact op de organisatie

Een aansluitstop heeft vooral negatieve financiële effecten

Negatieve impact op de gemeentelijke financiën

Uitgaven

- Aanschaf / meebetalen aan congestieverzachters / generatoren
- Stijging rentekosten lopende grondexploitaties
- Stijging exploitatie en onderhoudskosten
  (bijv: hogere energierekening bij niet verduurzaamde gebouwen)
- Hogere kosten brandstof voor het wagenpark
- Kans op terugbetaling ontvangen gelden van het Rijk t.b.v. woningbouw
- Mogelijk hogere personeelskosten; gespecialiseerd personeel / beheersing uitloop.
- Kosten n.a.v. nieuwe kabeltracés, vinden locaties, inrichten openbare ruimte

- Gemeentelijk beleid: inkomsten OZB blijven gelijk

Inkomsten

- Minder inkomsten van bijdrage ontwikkelaars
- Minder leges inkomsten
- Minder subsidie van het Rijk voor gerealiseerde woningen
- Veel lagere groei van inkomsten uit het gemeentefonds
  (als woninggroei lager zou worden dan gemiddeld in NL dan dalen de inkomsten uit het gemeentefonds).

Positieve impact op de gemeentelijke financiën

Inkomsten

- Mogelijke forse rijksbijdrage aan het oplossen van netcongestie
- Mogelijke hogere rijkssubsidies voor netbewust bouwen

Uitgaven

- Lagere uitgaven aan diensten
- Lagere personeelskosten indien minder projecten worden voorbereid

3

Impact op de stad

Een analyse van de impact op inwoners en beroepsgroepen



Impact op bewoners & huishoudens (excl. impact zoals benoemd bij Sociaal Domein)

Zowel individuele als brede maatschappelijke effecten

- Een merkbaar gevolg bij nieuwe aansluitingen is dat omvormers van zonnepanelen op zonnige dagen automatisch uitschakelen wanneer het elektriciteitsnet geen teruglevering aankan. Zonne-energie kan dan niet worden gebruikt of teruggeleverd.
- Er ontstaan langere wachttijden voor nieuwe aansluitingen; voor nieuwbouwwoningen of grote renovatieprojecten kan een definitieve stroomaansluiting lang duren (Zie hoofdstuk Gebiedsontwikkeling).
- Belemmeringen bij het verduurzamen en verbouwen van woningen. Overstap op meer elektrische toepassingen (vb. warmtepompen, inductiekookplaten, privé-laadpalen) vergen soms een zwaardere aansluiting. Dit kan leiden tot vertraging van verbouwing en verduurzaming van woningen. Huizen die dateren van na 2010 beschikken doorgaans al over een zwaardere aansluiting.
- Elektrische auto's laden niet overal even snel. In bepaalde Utrechtse wijken worden publieke laadpalen tussen 16.00 en 21.00 uur bewust minder krachtig aangestuurd om overbelasting te voorkomen.
- Om het elektriciteitsnet te verzwaren moet er op veel plekken worden gegraven voor nieuwe kabels en transformatorhuisjes. Dit leidt in woonwijken tot tijdelijke overlast.

.



Impact op relatie met projectontwikkelaars

Ontwikkelaars maken eigen keuzes of zetten bouw stop

- De gemeente is niet verantwoordelijk voor de verlening van een aansluiting, maar afhankelijk van deze partijen om ontwikkelingen en ambities tot stand te brengen. Stilvallen van deze ontwikkelingen raakt de stad op verschillende manieren zoals in vorige hoofdstukken beschreven.
- Een aansluitstop kan als een groot risico ervaren worden voor de investeringen van ontwikkelende partijen. Kosten maken zonder zicht op een aansluiting kan ertoe leiden dat er geen investeringsbeslissingen worden genomen. Dat heeft effect op de uitgifte van grond door de gemeente, maar heeft ook een effect op de plankosten bij private initiatieven.
- De herontwikkelingsplannen van projectontwikkelaars in de binnenstad kan veranderen. Vanwege een aansluitstop kan gekozen worden om niet woningen te bouwen (met meerdere aansluitingen) maar een andere bestemming.



Handelingsperspectief

- Helderheid in handelingsperspectief voor projectontwikkelaars is nodig. Wat kan wel en wat kan niet.
- De gemeente vervult vooral een faciliterende/ ondersteunende rol naar partijen om comfort te bieden bij de mogelijkheden om projecten wel aangesloten te krijgen in tijden van netcongestie. Op 17 en 24 maart zijn er informatiebijeenkomsten voor projectontwikkelaars.

Impact op beroepsgroepen
Directe effecten op meerdere beroepsgroepen

Voor beroepsgroepen die afhankelijk zijn van uitbreiding, elektrificatie of groei van energie-intensieve activiteiten heeft een aansluitstop directe gevolgen, zowel praktisch als economisch.

Bouwsector en vastgoedontwikkeling

Voor aannemers, uitvoerders, projectleiders en installateurs betekent een aansluitstop in sommige gevallen stilstand op de bouwplaats, langere projectlooptijden en hogere kosten. Ook de werkvoorraad van bouwvakkers wordt minder voorspelbaar, omdat projecten vanaf 2027 kunnen stilvallen.

Installateurs en energie technische beroepen

Installateurs van zonnepanelen, warmtepompen en laadpalen ervaren forse beperkingen wanneer een wijk of bedrijventerrein onder een aansluitstop valt. Dit leidt tot omzetverlies en langere wachtrijen voor klanten.

Horeca, supermarkten en retail

Een aansluitstop kan hotels, cafés, restaurants en winkels bemoeilijken om elektrisch te gaan koken, efficiënter te koelen of uit te breiden met elektrische apparatuur. Dit vertraagt modernisering. Ditzelfde geldt voor renovatie, uitbreiding of verduurzaming van koelinstallaties van supermarkten en kleinere voedselverwerkende bedrijven.

Logistieke beroepen

De logistieke sector wil versneld overstappen op elektrische voertuigen. Een aansluitstop maakt het onmogelijk om voldoende laadpunten te installeren of om bestaande laadinfrastructuur te verzwaren. Chauffeurs, logistieke planners en fleetmanagers ervaren daardoor directe hinder: routes moeten anders worden gepland, elektrische voertuigen kunnen niet worden opgeschaald en bedrijven blijven afhankelijk van fossiele brandstoffen.

Agrarische beroepen

Een aansluitstop beperkt de mogelijkheid om kassen te moderniseren of uit te breiden. Agrariërs kunnen hierdoor minder efficiënt produceren, moeilijker verduurzamen en lopen financiële risico’s omdat omschakeling naar elektrische systemen niet mogelijk is.

Kleine ondernemers en ambachtelijke beroepen

Ambachtelijke ateliers, kapperszaken, bakkerijen, nagelstudio’s en andere kleine ondernemers merken dat hun uitbreidingsplannen moeten worden uitgesteld. Een extra oven, een warmtepomp, een nieuwe airco of meer werkplekken die extra stroom vereisen, kunnen zonder aansluitverzwaring niet altijd worden gerealiseerd. Dit raakt vooral zelfstandigen die afhankelijk zijn van schaalvergroting om hun inkomen te verbeteren.



4

Risicoanalyse



Risicoanalyse

Een aansluitstop geeft maatschappelijke, financiële en organisatorische risico's

De belangrijkste onzekerheid zit in de verwachting dat generatoren en specifiek congestieverzachters (op grotere schaal) mogelijk zijn als oplossing om (een deel van) de (woning)bouw en verduurzaming te continueren. Dit is (nog) geen bewezen oplossing o.a. vanwege stikstof.

Maatschappelijk

- Kans op een domino-effect waarbij woningbouw/gebiedsontwikkelingen met een stroomaansluiting toch geen vergunning kunnen krijgen omdat er geen voorzieningen (zoals parkeren of aanpassing van een rioolgemaal) gerealiseerd kunnen worden. Er is daarmee inzicht nodig in de benodigde voorzieningen in relatie tot woningbouw.
- Externe partners kunnen geen of beperkt invulling geven aan gemeentelijke ambities omdat ze gemaakte afspraken niet kunnen nakomen (bijv. de opvang van vluchtelingen is niet mogelijk op een beoogde locatie als daar een zwaardere elektriciteitsaansluiting nodig is). Heldere afspraken met partners zijn in dat geval van belang.
- Gebruik van (tijdelijke) generatoren is een beoogde oplossing. Deze worden de komende jaren echter schaars en leiden mogelijk tot maatschappelijke onrust i.v.m. het geluid en/of uitstoot. Ook kan er druk uitgeoefend worden op de netbeheerder en vergunningverlening. Heldere criteria en transparantie kunnen dit (deels) voorkomen.

Organisatie

- Kennis afhankelijkheid. In Nederland zijn maar een beperkt aantal specialisten en is er (veel) kennis bij het Rijk en Netbeheerders. Utrecht heeft geïnvesteerd in een goede basis van kennis en expertise. Het inrichten van processen om kennis te delen, zowel intern als extern, doet deze afhankelijkheid afnemen.
- Door de aansluitstop ontstaat schaarste en een toenemende druk op de organisatie veroorzaakt, is het nodig heldere keuzes te maken. Een helder afwegingskader kan voorkomen dat er een permanente "spoed/crisis" sfeer ontstaat.
- Kans dat er doorgewerkt aan projecten die nu niet gerealiseerd worden. Hierdoor worden extra kosten gemaakt en is inzet niet efficiënt.

Financiën

- Er is een kans dat de beoogde en afgesproken woningbouw niet tijdig wordt gerealiseerd, waardoor het Rijk komt met terugvorderingsverzoeken van subsidies en/of gelden t.b.v. woningbouw niet uitkeert. De verwachting is dat met het Rijk afspraken gemaakt kan worden.
- Kans dat een deel van het gemeentelijk vastgoed niet kan verduurzamen omdat er geen zwaardere aansluiting verleend wordt. Dit kan leiden tot extra kosten doordat verduurzaming pas later afgerond kan worden of tot hogere exploitatie- en/of onderhoudskosten.
- Mocht de aansluitstop leiden tot het niet uitvoeren van projecten dan is het waarschijnlijk dat de overhead / organisatiekosten langer doorlopen en geen gelijke tred houden met een vermindering van personeel.

Overig

- De gemeente werkt samen met provincie, netbeheerders en het Rijk. Middels een lobby wordt gewerkt aan het mogelijk maken van oplossingen die Utrecht helpen bij deze opgave. Er is echter een kans dat ondanks deze samenwerking en lobby oplossingen niet gerealiseerd kunnen worden i.v.m. wetgeving, afspraken die niet aangepast kunnen worden en/of politieke keuzes.

5

Conclusie en aanbevelingen voor vervolg



Conclusies

Overall kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- **Intensieve samenwerking tussen en Rijk, regio en netbeheerders is doorslaggevend.** Grote investeringen in netbewust bouwen en verzachters zijn noodzakelijk, waarvoor financiële steun van het Rijk vereist is.
- **Het speelveld sterk in beweging**. De impact van de aansluitstop is onzeker en hangt af van verschillende factoren zoals congestieverzachters, maatregelpakketten en vrijgavecapaciteit. Daardoor lopen de mogelijke gevolgen uiteen per thema en organisatieonderdeel.
- De **maatschappelijke gevolgen** raken vooral jongeren en kwetsbare groepen en kan leiden tot toenemende polarisatie, competitie om schaarse middelen, verminderde sociale cohesie, meer (verborgen) dakloosheid en meer overlast.
- Bij gebrek aan nieuwe woonlocaties **stagneert de uitstroom uit maatschappelijke opvang** en andere zorgketens. Het effect op m.n. kwetsbaren is dat zorgkosten toenemen en dat de druk op voorzieningen toeneemt.
- Het doorbelasten van de extra kosten om de woningen te realiseren leidt tot een lager aandeel betaalbare woningen. **De ongelijkheid op de woningmarkt neemt toe.**
- **Forse impact op de energietransitie**. Netcongestie dreigt de energietransitie in Utrecht jaren te vertragen, waardoor tijdelijk meer fossiele systemen nodig zijn. Dit verhoogt de CO_2-uitstoot en vraagt om een versnelling naar een netbewuste stad.
- Een aansluitstop in 2026 zorgt voor **uitstel of afstel van circa 20% van de woningbouw in 2027–2030**. Dit percentage wordt hoger als minder congestieverzachters inzetbaar blijken.
- **148 maatschappelijke vastgoedprojecten** zijn technisch uitvoerbaar, maar alleen met hogere kosten en bijstelling van ambities. Extra maatregelen zoals accu's en generatoren verhogen de projectkosten met circa 3%.
- De elektrificatie van **20% vuilniswagens** komt in de knel, evenals **nieuwbouw op de Tractieweg** en vernieuwing van gemalen. Hierdoor blijven dieselvoertuigen langer rijden en lopen essentiële projecten vertraging op.
- Een harde aansluitstop betekent dat er **geen nieuwe laadpalen** meer geplaatst kunnen worden. Dit brengt de uitrol van laadinfra direct tot stilstand.
- De impact op VTH, in het speciaal van vergunningen, heeft betrekking op de **inkomsten uit aanvragen omgevingsvergunning**. Indien grote ontwikkelingen stilvallen, kan dat impact hebben op de jaarlijkse 20 miljoen aan inkomsten die hiermee gemoeid zijn.
- De **jaarlijkse economische schade** voor Utrecht bedraagt €75-225 miljoen, door vertraagde investeringen, productieverlies en hogere kosten. Ook elektrificatie, digitalisering en groei van energie-intensieve sectoren vertragen.
- Nieuwe en vernieuwde culturele voorzieningen en werkruimten zullen niet of later gerealiseerd worden waardoor **verschraling van het culturele aanbod** volgt.



Aanbevelingen voor vervolg

Algemeen

- Omdat de impact die in dit rapport beschreven wordt een momentopname is, is het van belang om de ontwikkeling van netcongestie en het effect daarvan op de stad **periodiek te monitoren** in plaats van losse impactanalyses uit te voeren waardoor tijdig om nieuwe ontwikkelingen gereageerd kan worden. Qua ritme/timing kan hierbij aangesloten worden bij de bestaande begrotingscyclus (i.e. MPR) en peilstok systematiek.
- Ontwikkelen van een **afwegingsmethodiek**, bijvoorbeeld middels een afwegingskader, afwegingstafel met voldoende mandaat, om eenduidige en effectieve besluitvorming op specifieke gebieden met impact op opgaven te ondersteunen. Als helpend instrument om concurrerende gemeentelijke ambities bij elkaar te brengen.

Lobby

- **Inzet op lobby**. De gemeente Utrecht is voor cruciale maatregelen tegen netcongestie sterk afhankelijk van het Rijk en netbeheerders, en wil als eerste regio nieuwe oplossingen kunnen toepassen en testen. Tegelijk ontwikkelt Utrecht zelf maatregelen met partners en richt de gemeente de verdeling van schaarse netcapaciteit zo in dat vrijgekomen ruimte maximaal maatschappelijk wordt benut.

Congestieverzachter

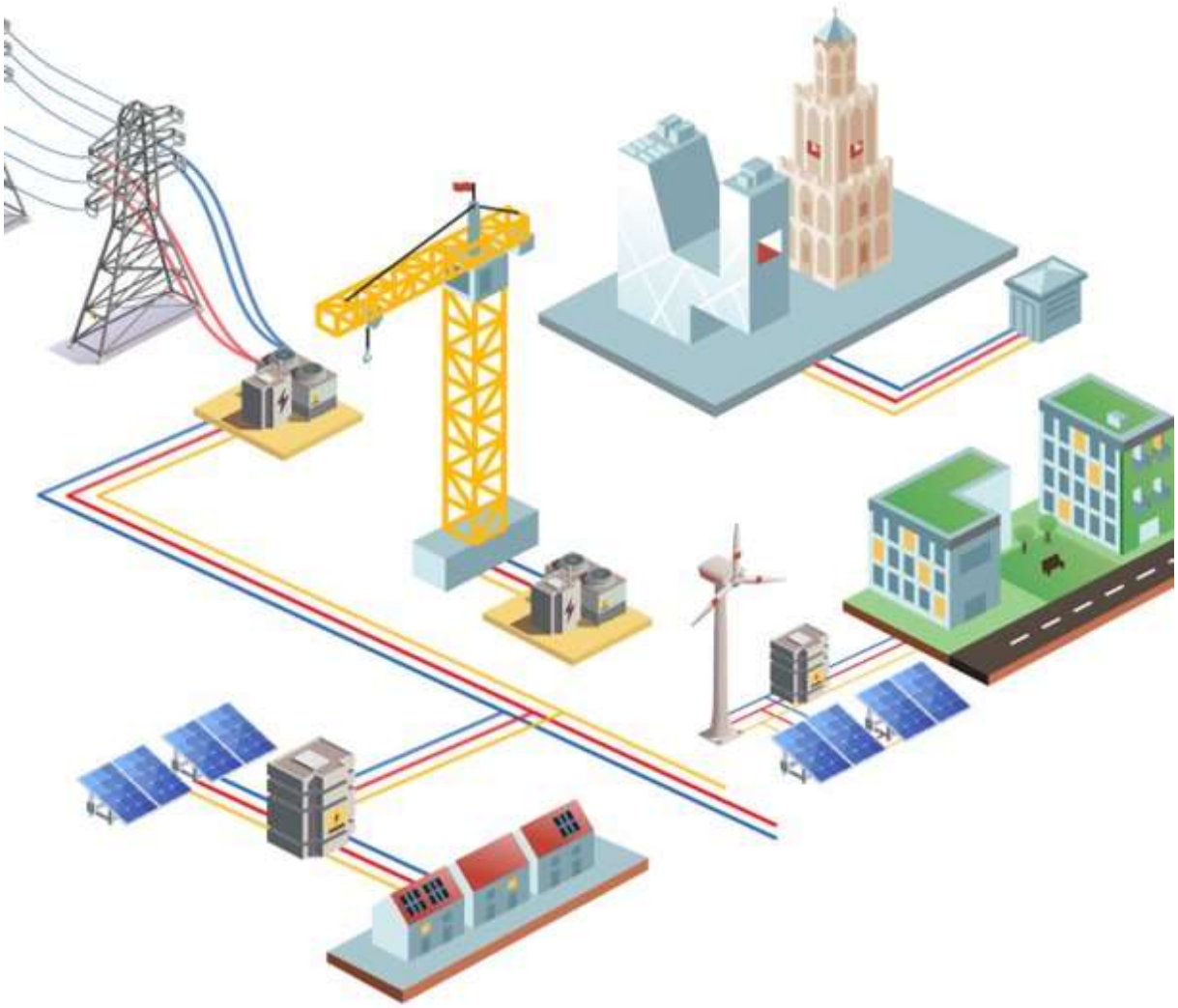
- Op dit moment is de inzet van **congestieverzachters** de meest geschikte maatregel om de grootste impact van de aansluitstop op te vangen. Er is vervolgonderzoek gestart om een verbeterde analyse te krijgen in welke mate de impact op opgaven hierdoor te verkleinen is. Hierbij moet in kaart gebracht worden waar congestieverzachters technisch mogelijk zijn, wanneer en onder welke voorwaarden vergunbaar.

Organisatie

- Afdelingen konden voor deze impactanalyse nog onvoldoende inschatten welke precieze consequenties dit voor de medewerkers en FTE's zal hebben i.v.m. het grillige verloop van netcongestie. Voor een beter zicht op de **personele impact** binnen de gemeentelijke organisatie is vervolgonderzoek nodig. De vraag is wanneer dit te doen vanwege de grillige ontwikkelingen.
- De verschillende afdelingen (meegenomen in deze impactanalyse) versterken door de impact van netcongestie **continu mee te nemen als variabele** in hun werkzaamheden en besluitvorming. Eventuele gevolgen en impact van netcongestie worden zo sneller zichtbaar.



Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie



Rapportage - versie 1.2

Ter bespreking met het college op 14 april en verzending aan de raad.

Programma Netcongestie

Versiebeheer

Versie	Status	Datum
	Bundeling na inventarisatie, interviews en gesprekken bij (deel)opgaven, afdelingen en OO's	februari 2026
0.1	Concept t.b.v. kernteam netcongestie	26 februari 2026
0.2	Concept t.b.v. DO Ruimte d.d. 3 maart 2026	2 maart 2026
0.3	Versie t.b.v. Stuurgroep Netcongestie d.d. 9 maart	6 maart 2026
0.4	Versie t.b.v. DO Ruimte d.d. 10 maart	9 maart 2026
0.5	Versie t.b.v overleg AOG's directeur Stedelijk Beleid en directeur Domein Fysiek	10 maart 2026
1.0	Versie t.b.v. CDO d.d. 18 maart	12 maart 2026
1.1	2e versie t.b.v. CDO d.d. 18 maart	16 maart 2026
1.2	Versie t.b.v. Raad & College	8 april 2026



Deze rapportage is een **momentopname** en geeft daarmee een beeld van de actuele stand van zaken. Doordat het onderwerp continu in beweging is en er op meerdere vlakken dynamische ontwikkelingen zijn, betekent dit dat de opgenomen inschattingen, getallen en bedragen over enkele weken weer anders kunnen zijn.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

1. Inleiding 5

1.1 Doel impactanalyse 6

1.2 Voorbehoud 6

2. Context 7

2.1 Speelveld 8

2.2 Technische uitleg netten en capaciteit 8

2.3 Huidige economische en maatschappelijke gevolgen 11

2.4 Hoe ziet netcongestie de komende 10 jaar eruit? 11

2.5 Toekomstbestendig energiesysteem 13

2.6 Handelingsperspectief netcongestie 14

3. Impact op de energietransitie 15

4. Impact op gebiedsontwikkeling 18

4.1 Gevolgen voor woningbouw 19

4.2 Organisatorische gevolgen voor gebiedsontwikkeling 21

4.3 Handelingsperspectief: variëren in woningbouwvolume 22

5. Impact op maatschappelijk vastgoed 24

5.1 Gevolgen voor projecten die doorgaan 25

5.2 Gevolgen voor projecten die stoppen 25

5.3 Gevolgen voor de organisatie 26

5.4 Handelingsperspectief 26

6. Impact op (deel)opgaven 28

6.1 Stadsbedrijven 28

6.2 Mobiliteit 29

6.3 Vergunningen, Toezicht en Handhaving 29

6.4 Economie 30

6.5 Sociaal Domein (Maatschappelijke Ontwikkeling) 32

6.6 Culturele Zaken 33
6.7 Wijken en PBZ 34
6.8 Ambities gemeente Utrecht 34
7. Impact op de stad 35
7.1 Impact op inwoners 35
7.2 Relatie met projectontwikkelaars 35
7.3 Impact op beroepsgroepen 36
8. Impact eigen organisatie 38
8.1 Personele gevolgen 38
8.2 Financiële impact 39
9. Risico's 42
10. Conclusies en aanbevelingen 45
10.1 Conclusies 45
10.2 Aanbevelingen voor vervolg 46
Bijlagen 49
Bijlage 1: Werkwijze impactanalyse 2026 49
Bijlage 2: Impact op beleid 50
Bijlage 3: Crisisontwikkeling komende 10 jaar 51
Bijlage 4: Vier soorten generatoren 52
Bijlage 5: Lobby 53

1. Inleiding

De gemeente Utrecht staat aan de vooravond van een volledige aansluitstop voor zowel groot- als kleinverbruik vanaf de zomer 2026 (bericht TenneT). Dit houdt in dat nieuwe elektriciteitsaansluitingen en verzwaring van bestaande aansluitingen tijdelijk niet meer kunnen worden gerealiseerd en dat alle aanvragen van inwoners, kleine en grote bedrijven op een wachtlijst komen. Aansluitingen zijn alleen nog mogelijk wanneer capaciteit beschikbaar komt. Capaciteit wordt uitgegeven conform het prioriteringskader ACM. Deze situatie geldt sinds november 2022 voor grootverbruiksaansluitingen, en vanaf 1 juli 2026 voor alle aansluitingen. Geen stroomaansluiting betekent ook geen omgevingsvergunning.

Een crisis van dit formaat op het elektriciteitsnet heeft nog niet eerder plaatsgevonden, we bevinden ons op onontgonnen terrein.

De gevolgen hiervan zijn groot voor de ontwikkeling en werking van de stad. Realisatie van bouwprojecten, verduurzamingsopgaven, maatschappelijke voorzieningen, maatschappelijk (gemeentelijk) vastgoed, mobiliteit, warmtetransitie en civiele infrastructuur kunnen hierdoor worden vertraagd of geheel tot stilstand komen. Dit raakt zowel de gemeentelijke ambities als bewoners, ondernemers en de gemeentelijke dienstverlening.

Momenteel is de verwachting (zowel binnen de gemeente, maar ook bij de netleveranciers) dat een deel van de problematiek opgevangen kan worden met het toepassen congestieverzachters. De uitleg over de verschillende soorten generatoren waaronder congestieverzachters staat in bijlage 4. Echter is de toepassing van congestieverzachters op grote schaal nog niet bewezen.

De gemeente Utrecht is tegen wil en dank landelijk koploper op deze landelijke problematiek van netcongestie. Dit heeft er echter ook toe geleid dat we koploper zijn als het gaat om kennis en ervaring t.a.v. de maatschappelijke impact die netcongestie teweegbrengt én tegelijkertijd koploper zijn in het bedenken van creatieve en innovatieve oplossingen die nodig zijn bij het inzetten van netverzachters.

Het is daarnaast nog onzeker hoe de netcongestie crisis zal ontwikkelen in de komende jaren. Het veld beweegt nog, benodigde informatie van ketenpartners is nog niet voorhanden, landelijke werkwijzen zijn nog niet uitgewerkt én er zijn nog veel witte vlekken die we zelfs nog niet eens in beeld hebben. Kortom: De mate van impact van de aansluitstop wordt hierdoor niet bepaald door één vaste uitkomst, maar door een reeks mogelijke toekomstbeelden. In deze analyse beschrijven we drie mogelijke toekomst situaties: het valt mee, het valt tegen of crisis verloopt conform verwachtingen (verder beschreven onder hoofdstuk 2). De impactanalyse is gebaseerd op het midden scenario waarbij de crisis conform verwachting verloopt.

Voor een groot deel hebben wij geen invloed op de toekomstbeelden; immers voor veel van de problematiek die netcongestie teweegbrengt, zijn wij noch veroorzaker noch eigenaar noch verantwoordelijk. De netbeheerders en het Rijk wél. Het probleem uit zich echter wel direct bij ons in de gemeente en gemeentelijke ambities komen in gevaar. De gemeente is vaak eerste aanspreekpunt bij problematieken in de stad waardoor bewoners en bedrijven bij ons aankloppen als ze ergens last van ondervinden, bijvoorbeeld als bedrijven zich niet kunnen uitbreiden of vestigen of als er voor een zorgbehoevende het huis niet verbouwd kan worden omdat er geen zwaardere netaansluiting te krijgen is. In de eerste plaats moet hiervoor naar het Rijk en de netbeheerders gekeken worden en als gemeente roepen we hen op om met oplossingen te komen. Zowel voor bijvoorbeeld versnelling ten aanzien van verzwaring van het net, voor financiële compensatie net neutrale bouwoplossingen als ook voor inzet van congestieverzachters.

Om hier op te kunnen anticiperen heeft de Concern Directie GU in januari 2026 gevraagd om de impact van een aansluitstop integraal in kaart te brengen. Pas wanneer duidelijk is welke projecten, programma's en afdelingen geraakt worden en op welke manier, kunnen we een concrete

handelingsperspectieven formuleren. Daarmee kunnen we bepalen hoe projecten wel door kunnen, welke maatregelen nodig zijn, welke bestuurlijke keuzes dit vraagt en hoe we onze organisatie en de stad voorbereiden op een periode van langdurige netcongestie. Daarnaast is een lobby strategie actief richting Rijk en netbeheerders voor het nemen van hun verantwoordelijkheid.

De document richt zich daarom op het uitvoeren van de impactanalyse voor een aansluitstop en het opstellen van een gemeentelijk handelingsperspectief voor de organisatie en de stad, zodat Utrecht, ondanks de aansluitstop, zoveel mogelijk kan blijven functioneren en blijven ontwikkelen.

1.1 Doel impactanalyse

Het doel van deze analyse is inzicht te krijgen in de impact die een aansluitstop op onze organisatie en de stad heeft. Het gaat daarbij om de gevolgen m.b.t. de woningbouw, de openbare ruimte, eigen vastgoed, maatschappelijk vastgoed, de ontwikkelingen van de stad, de economie, gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid, de omvang en het werk van de gemeentelijke organisatie. Vervolgens kan deze impactanalyse gebruikt worden m de stad te helpen met de impact voor een aansluitstop, zodat Utrecht zoveel mogelijk kan blijven functioneren en ontwikkelen.

De impact van stroomuitval (72 uur) op de stad valt buiten scope van deze analyse. Dit is onderdeel van het programma Weerbaarheid.

1.2 Voorbehoud

De doorlooptijd voor het maken van deze impactanalyse is 6 weken geweest, waar een voorjaarsvakantie onderdeel van was. Het kan zijn dat bepaalde analyses diepgaander onderzocht moeten worden. Waar dit geadviseerd wordt geven we dit aan in het hoofdstuk 10. Aanbevelingen voor vervolg.

Het bepalen van de impact is een uitdaging, omdat er veel verschillende variabelen van invloed zijn op wat er de komende tijd gaat gebeuren rondom het stroomnet. De impactanalyse is daarom echt een moment opname. Het speelveld is enorm in beweging en geeft daardoor wekelijks en zelfs dagelijks een ander beeld. Een afspraak over de inzet van een congestieverzachter met netwerkleveranciers kan opeens omslaan van positief naar negatief bericht. Hier wordt in hoofdstuk 2 een nadere toelichting over gegeven. We gaan daarom uit van de inschattingen door de experts binnen en buiten onze organisatie.

Voor deze analyse is input aangeleverd vanuit 20 verschillende afdelingen over alle organisatieonderdelen heen (zie bijlage 1). Daarbij zijn de directe gevolgen van een aansluitstop op de afzonderlijke organisatieonderdelen of (deel) opgaven geïnventariseerd. De impactanalyse Aansluitstop is op de planvoorraad bij Gebiedsontwikkeling en Vastgoed redelijk concreet gemaakt omdat er veel concrete data beschikbaar is. Voor veel andere opgaven is de impact van een aansluitstop door de afdelingen lastig concreet te maken, net als de impact op het eigen organisatieonderdeel. Deels omdat er weinig over nagedacht is, maar ook omdat de effecten van een aansluitstop vaak niet los te zien zijn van andere ontwikkelingen.

In deze versie zijn ook de effecten van het ene op het andere organisatieonderdeel nog niet beschreven. Bijvoorbeeld de impact van bouw en renovatie van een onderwijsinstelling bij VGU op beleid en taakstelling op onderwijs bij MO.

2. Context

Netcongestie ontstaat wanneer de vraag naar het transport van elektriciteit groter is dan de beschikbare capaciteit van het stroomnet. Hierdoor kan het netwerk op piekmomenten onvoldoende stroom aan- of afvoeren, vergelijkbaar met een file op de snelweg. Deze filevorming wordt versterkt door de snelle elektrificatie van onder andere woningen en mobiliteit, industrie en datacenters. Steeds meer huishoudens stappen over op warmtepompen en elektrisch koken en het aantal elektrische voertuigen dat gelijktijdig wordt geladen groeit sterk. Dit leidt tot piekbelastingen die het huidige net niet altijd kan verwerken. Dit leidt tot een aansluitstop; nieuwe aansluitingen of uitbreidingen, zoals bedrijven, woningbouw of duurzame-energieprojecten, kunnen niet direct worden gerealiseerd. Voor het oplossen van congestie werken we samen met de netbeheerders zowel aan uitbreiding van het net als aan slimme oplossingen om de schaarse transportcapaciteit efficiënter te benutten.

In Utrecht is netcongestie al langer een probleem. Het verloop van de congestie problematiek is als volgt:

November 2022:

- De provincie Utrecht heeft sinds november 2022 te maken met ‘netschaarste’.
- Aanvragen voor grootverbruik (bedrijven, scholen, maatschappelijke functies) worden vanaf november 2022 niet meer direct aangesloten. Inmiddels staan meer dan 1.100 partijen op een wachtlijst. Kleinverbruik wordt nog wel aangesloten.

2024 – 2025:

- Uit nieuwe analyses blijkt dat een wachtlijst voor grootverbruik niet voldoende is om de netschaarste te verminderen. Een tiental noodmaatregelen voor extra flexvermogen in de FGU (provincies Flevoland, Gelderland, Utrecht) wordt ontwikkeld.
- In 2025 is aan de netbeheerders gevraagd om de prognoses te herijken en tegelijkertijd de voortgang op het maatregelenpakket FGU inzichtelijk te maken.
- Oktober 2025 tweede rekenronde TenneT.

Voorjaar 2026:

- ACM heeft een herzien prioriteringskader gepubliceerd. Vanaf 1 juli 2026 geldt dit kader voor klein- en grootverbruik; het type gebruik is bepalend voor de plek op de wachtlijst.
- Uit nieuwe prognoses (derde rekenronde) TenneT blijkt dat er in Utrecht minder capaciteit beschikbaar is dan gedacht. Een harde (aansluit)stop dreigt voor alle nieuwe en uitbreiding van bestaande aansluitingen op het elektriciteitsnet.
- Beslismoment om een aansluitstop aan te kondigen wordt wederom naar achteren geschoven. (Rijk/TenneT)
- Verwachting is dat er vanaf 1 juli een aansluitstop geldt.
- Vanaf 1 juli kunnen gemeenten netaansluitingen voor woningbouwprojecten en maatschappelijk vastgoed ‘vervroegd aanvragen’. Deze vervroegde aanvragen komen vooraan op de wachtrij ten opzichte van reguliere aanvragen.
- De vervroegd aangevraagde aansluitingen kunnen pas worden aangesloten zodra er weer ruimte is gevonden op het net als gevolg van genomen maatregelen. Dat verloopt via zogenaamd ‘gecontroleerde vrijgave’ van capaciteit. Dat kan pas zodra het bestaande capaciteitstekort (180 MW) in Breukelen Kortrijk is opgelost. De verwachting is dat er de eerste jaren dus weinig ruimte vrij zal komen.

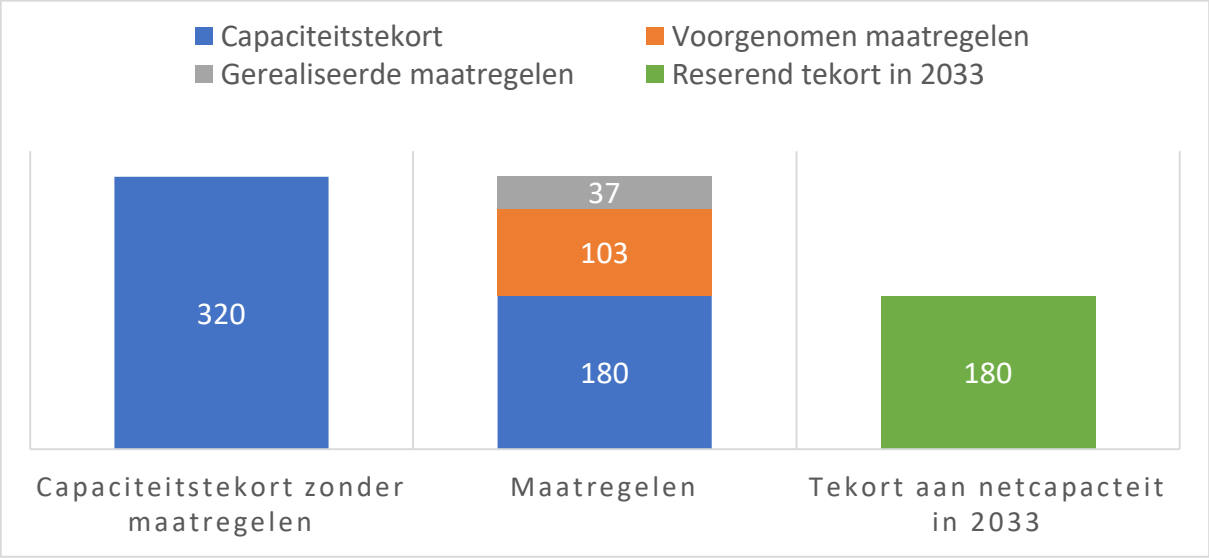
Dit hoofdstuk gaat in op de oorzaken van netcongestie, waar de knelpunten ontstaan en hoe gewerkt wordt aan het oplossen van deze knelpunten.

2.1 Speelveld

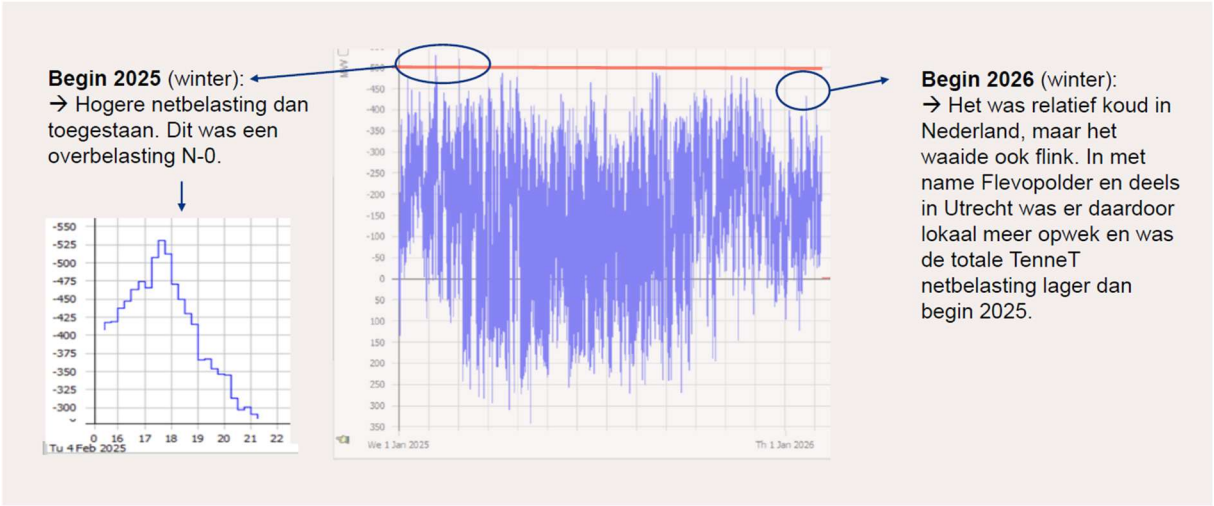
Belangrijk om te benoemen is dat congestie een probleem is van de netbeheerder en waarbij de oplossingen ook grotendeels daar liggen. De gemeente kan bijdragen door te helpen met het versnellen op de uitvoering van netverzwaring, netbewust bouwen te verplichten en netbewust laden op publieke laders te implementeren. Maar onze mogelijkheden zijn beperkt en we zijn daarin ook afhankelijk van het Rijk voor de benodigde ruimte in wet- en regelgeving.

2.2 Technische uitleg netten en capaciteit

Eind januari 2026 heeft TenneT de prognoses voor de situatie van het elektriciteitsnet FGU (provincies Flevoland, Gelderland, Utrecht) gepresenteerd (vanuit de zogenoemde derde rekenronde). Hieruit blijkt dat als gevolg van verwachte groei van elektriciteitsgebruik zonder maatregelen in 2033 het capaciteitstekort oploopt tot 320MW tijdens piekmomenten. Dat tekort bestaat bij hoogspanningsstation Breukelen Kortrijk, waar vandaan een groot deel van het elektriciteitsnet gevoed wordt. Deze film van Stedin geeft uitleg over deze situatie. Dit heeft tot gevolg dat - zonder maatregelen - gedurende de wintermaanden de stroom in onze stad enkele uren tot dagen uit kan vallen met alle maatschappelijke gevolgen van dien.
Met geplande maatregelen zoals netbewust laden, flextenders en netbewust bouwen is het probleem van 320 MW te reduceren met 140 MW tot 180 MW. Van de geplande maatregelen weten we zeker dat 37 MW gerealiseerd gaat worden en is 103 MW gepland. Voor er dus weer capaciteit vrij zou kunnen komen, om aansluitingen mee te kunnen doen, is nu al duidelijk dat de komende jaren eerst nog dit zware tekort van 180 MW door alle partijen gezamenlijk opgelost moet worden.

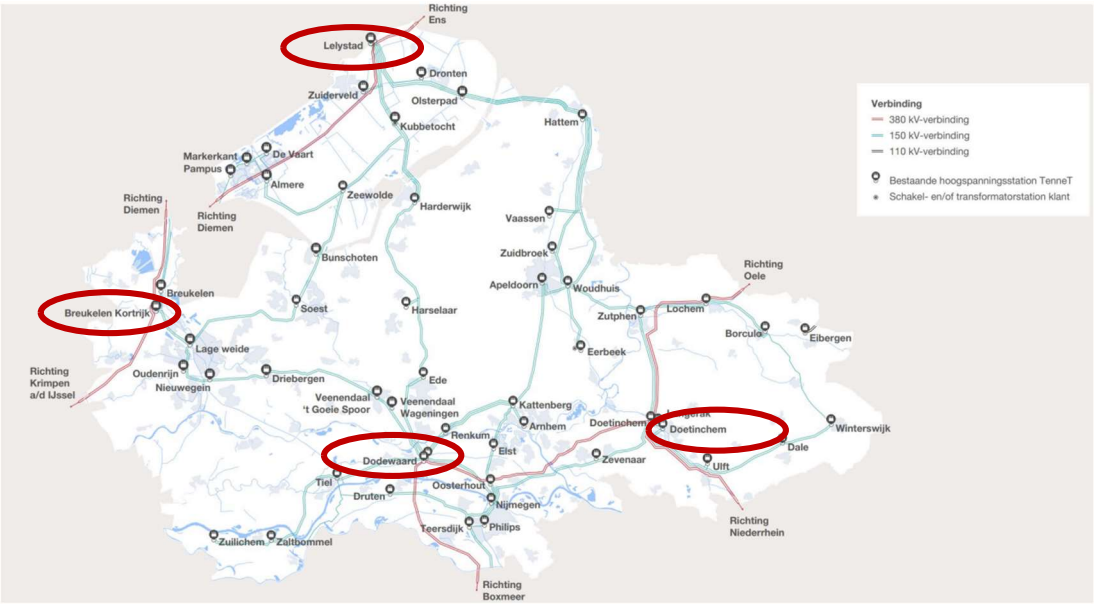


Het betreft dus een toekomstig probleem waarop nu geanticipeerd moet worden. Anderzijds laat TenneT zien dat de capaciteit van de transformatoren op dit hoogspanningsstation nu al op bepaalde momenten overbelast wordt, wat de noodzaak tot directe actie versterkt.



Bovenstaande situatie is al langere tijd kritiek. Vanaf 2022 zijn diverse aankondigingen gedaan dat het net op slot gaat. Anderzijds waren er in het najaar van 2025 ook signalen dat de maatregelen leken te werken en/of gerealiseerd zouden worden en leek de groei van het elektriciteitsgebruik mee te vallen (zie bovenstaande figuur). Die situatie is dus snel veranderd. Redenen die TenneT aangeeft waarom de situatie nu kritiek is zijn:

- De netbeheerders zijn op zoek naar aangesloten partijen die hun piek gebruik kunnen reduceren. Dat zijn bijvoorbeeld grote gebruikers, exploitanten van laadpalen en partijen die stoom kunnen opwekken. Het lukt de netbeheerders onvoldoende hierover met die andere partijen tot afspraken te komen.
- Daarnaast blijkt dat verandering in klantgedrag de prognoses onzeker maakt. Steeds meer klanten optimaliseren hun energieprofiel waardoor gelijktijdigheid toeneemt. Daarnaast zoeken nieuwe grootverbruikers een uitweg om via een kleinverbruik aansluiting toch toegang te krijgen op het net.
- Naast de hoogspanningsstations blijken ook de verbindingen tussen de stations overbelast (zie onderstaande regio kaart).
- De werking van maatregelen op het knelpunt blijken minder effectief te zijn. Hoe verder weg een maatregel van het knelpunt genomen wordt, hoe minder effect de maatregel heeft.



Uitbreiding van het FGU stroomnet

De belangrijkste maatregel om het congestieprobleem op te lossen is het uitbreiden en verzwaren van het elektriciteitsnet. De elektriciteitsvoorziening in de regio Utrecht is afhankelijk van een samenhangend stelsel van hoofdtransport- en distributienetten. Op het hoogste niveau werkt TenneT aan de verzwaring van vier grote 380/150 kV onderstations: Breukelen–Kortrijk, Dodewaard, Doetinchem en Lelystad. Deze stations vormen de belangrijkste knooppunten voor de energietoevoer naar Midden Nederland. In bovenstaande regiokaart staan deze opties rood omcirkeld.
De geplande uitbreidingen omvatten onder meer het ‘knippen’ van de 380 kV-lijn, waardoor elk verzorgingsgebied een eigen aftakking op het landelijke koppelnet krijgt. Dit verhoogt de robuustheid van het systeem, maakt het mogelijk om afzonderlijke netdelen gericht te versterken, en vergroot de transportcapaciteit voor groeiende energievraag en opwek.

Transformatorstation Utrecht Noord

Netcongestie in Utrecht wordt dus voor een groot deel veroorzaakt door congestie op het hoofdnet van TenneT. De realisatie van station Utrecht-Noord is recent vertraagd en wordt nu naar verwachting in 2033 opgeleverd. Als dit vervroegd kan worden helpt dit het oplossen van netcongestie in Utrecht enorm. Dit is een van de belangrijkste punten om op te pakken. Het versnellen van de realisatie vraagt veel inzet van veel verschillende partijen.

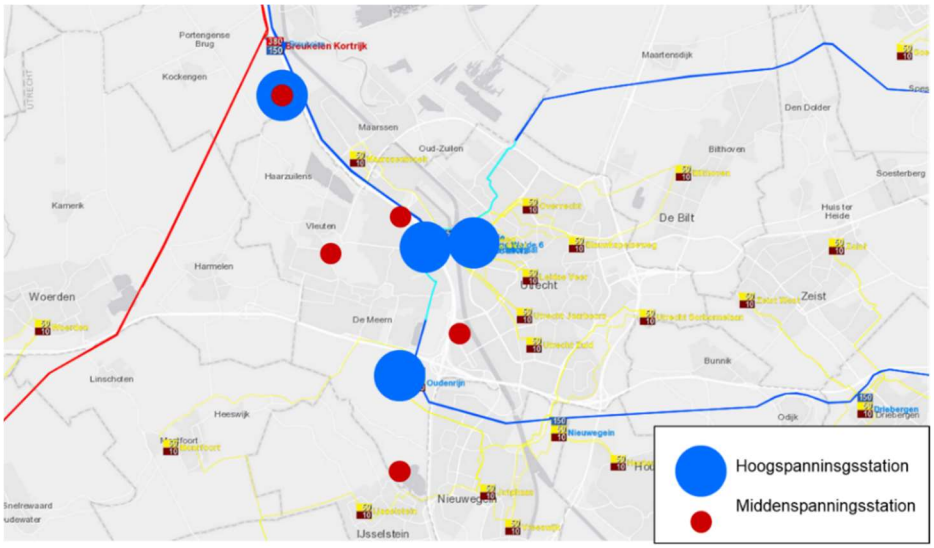
De keuze voor de locaties van de nieuwe hoogspanningsstations is het resultaat van een zorgvuldig, meerjarig proces. In totaal drie jaar, waarin zowel technische, ruimtelijke als maatschappelijke afwegingen zijn gemaakt. Na een stevige zoektocht is er nog één locatie over waar een participatieproces voor is gestart.

Met de locatiekeuze van het hoogspanningsstation is een belangrijke mijlpaal bereikt, de realisatie van het station en het bepalen en realiseren van de kabeltracés vragen nog stevige inzet van Stedin, de provincie Utrecht en de gemeente. De aansluiting van de verschillende (nieuwe) middenstations op het nieuwe hoogspanningsstation vergt tientallen kilometers ondergrondse kabels dwars door een dichtbebouwde stad (de verschillende organisaties werken hier nu integraal aan).

Lagere netvlakken

Het oplossen van transportbeperkingen op het hoogspanningsnet is echter niet voldoende om congestie in de regio Utrecht weg te nemen. De congestieproblemen zijn gelaagd: ook op het onderliggende regionaal distributienet, beheerd door Stedin, ontstaan knelpunten bij: transformatorstations, middenspanningsringen en lokale aansluitpunten. Meerdere transformatiestations rondom Utrecht zitten op maximale belasting (blijkt uit onderzoek van Stedin).

De elektriciteitsvoorziening van Utrecht wordt gevoed via drie belangrijke 150/10 kV onderstations: Lage Weide/UMK (verantwoordelijk voor ongeveer 80% van de stedelijke elektriciteitsvoorziening), Maarssenbroek, en Oudenrijn. Deze stations moeten worden verzwaard om nieuwe aansluitcapaciteit te kunnen uitgeven. Voor Maarssenbroek en Oudenrijn lijken de uitbreidingsprojecten vooralsnog tijdig gereed te komen maar voor het transformatiestation op Lage Weide/UMK geldt dat niet. Effect is blijvende netcongestie. In de figuur hieronder staan de locatie van de stations weergegeven.



2.3 Huidige economische en maatschappelijke gevolgen

De huidige maatschappelijke en economische impact van netcongestie in de provincie Utrecht is al aanzienlijk. Sinds 2022 staan 429 grootverbruikers (Utrechtse aanvragers) op de wachtlijst voor een elektriciteitsaansluiting, samen goed voor 77 MW aan vermogen dat niet kan worden aangesloten. Het gaat hierbij onder meer om scholen, MKB-ondernemingen, grotere bedrijven en vervoersmaatschappijen.

Landelijk wordt de economische schade door netcongestie geschat op 10 tot 40 miljard euro per jaar, doordat bedrijven niet kunnen groeien, woningen niet worden gebouwd en noodzakelijke infrastructuurprojecten vertraging oplopen (BCG, op basis van onderzoek door Ecorys). Terwijl de gezamenlijke netbeheerders jaarlijks circa 8 miljard euro investeren in de uitbreiding van het elektriciteitsnet, blijft de druk op het systeem toenemen.

De economische schade van de huidige congestieproblematiek wordt voor de gemeente Utrecht geraamd op 75 tot 225 miljoen euro per jaar. Een nadere specificering van het economische effect op de stad Utrecht is uitgewerkt bij het hoofdstuk Economie.

2.4 Hoe ziet netcongestie de komende 10 jaar eruit?

Netcongestie is ontstaan vanuit een systeemvraagstuk; het huidige energiesysteem is niet ontworpen als hernieuwbaar, decentraal systeem met hoge mate van elektrificatie van mobiliteit en warmtelevering. Voor de energietransitie is een ombouw van het energiesysteem nodig. Netcongestie is een uiting van het falen van dit systeem. Het is een enorme opgave die miljarden kost en mogelijk nog decennia voortduurt.

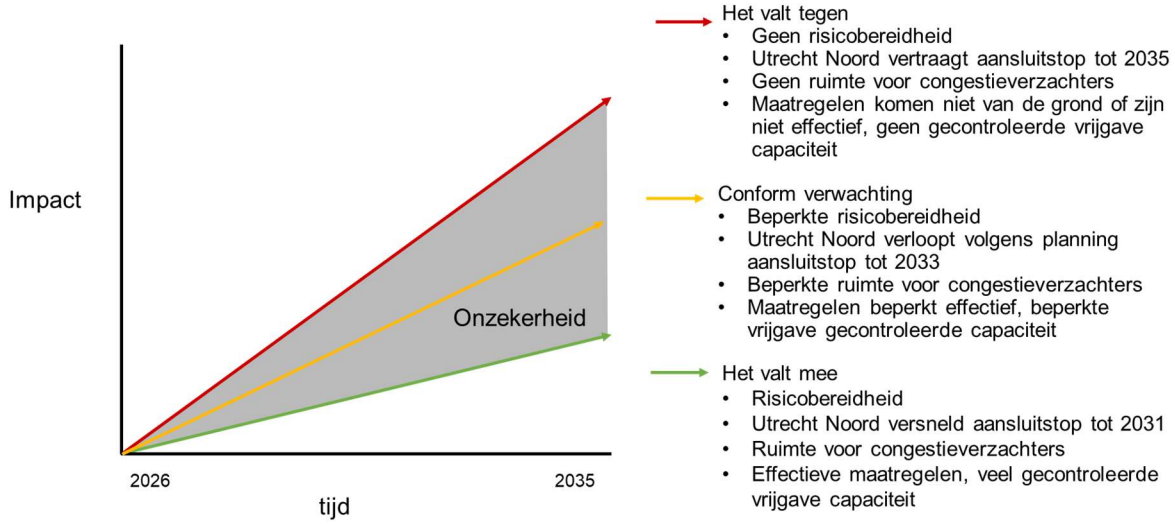
De transitie is vermoedelijk niet klaar na het oplossen van dit netcongestie probleem rond 2033. Congestie zit nu op het landelijke net van TenneT, maar kan zich op ook op wijk- en buurtniveaus voordoen en ontwikkeling van de stad dwars zitten. Door elektrificatie van mobiliteit en warmtelevering en hernieuwbare opwek blijft de piekvraag naar elektriciteit voorlopig toenemen. De verwachting is dat de energie tot zeker 2050 een vraagstuk is wat blijvend ontwikkeling en aandacht nodig heeft. De volgende paragraaf 2.5 gaat daar verder op in.

Het speelveld, o.a. rond de ontwikkeling van Utrecht Noord en de invoering van de aansluitstop, is dus sterk in beweging en blijft dat de komende jaren. De mate van impact van de aansluitstop wordt hierdoor niet bepaald door één vaste uitkomst, maar door een reeks mogelijke toekomstbeelden. In de figuur wordt deze bandbreedte weergegeven door drie situaties die uiteenlopen van tegenvallers (rood) tot meevallers (groen).

Die beweging in het speelveld ontstaat door factoren zoals de voortgang van de gebiedsontwikkeling, de ruimte voor congestieverzachters, de effectiviteit van maatregelen en de beschikbaarheid van gecontroleerde vrijgavecapaciteit. Omdat elk van deze factoren kan versnellen, vertragen of anders uitpakken dan verwacht, loopt de potentiële impact uiteen afhankelijk van het thema of organisatieonderdeel waar het betrekking op heeft.

Het grijze gebied in de figuur visualiseert deze onzekerheidsruimte. Naarmate we verder in de tijd kijken, neemt die onzekerheid toe. Hoe groot de impact na een aantal jaren is hangt sterk af van de ontwikkeling en effectiviteit van de maatregelen. Gemeente Utrecht is daarin sterk afhankelijk van de netbeheerders (TenneT en Stedin), Rijksoverheid en provincie Utrecht.

Het onderstaande beeld is verder gespecificeerd in bijlage 3.



De vervolgaanpak op basis van deze impactanalyse zal verder toegespitst worden op de verschillende scenario's. Door de impactanalyse direct te koppelen aan de situaties geven we beter invulling aan het beeld van een bewegend speelveld en de richtingen die de situatie op kan bewegen.

Belangrijkste factoren die het crisisverloop bepalen:

- *Risicobereidheid:* de capaciteit op het hoogspanning station Breukelen-Kortrijk is momenteel de grootste flessenhals in de elektriciteitsvoorziening in Utrecht. Door de aanwezige vluchtstrook of noodruimte te gebruiken voor het creëren van meer capaciteit ontstaat direct ruimte op het net. Dit is afhankelijk van de technische mogelijkheden en voornamelijk politieke bereidheid meer netuitval te accepteren.
- *Utrecht Noord*: de oplossing voor congestie in Utrecht ligt grotendeels in de bouw van het nieuwe transformatorstation Utrecht Noord. Realisatie staat nu op 2033. Mocht het lukken dat bijvoorbeeld via crisiswetgeving te versnellen, dan is een belangrijk deel van de congestie eerder opgelost. Maar ook het probleem in de daaraan voorafgaande jaren is minder groot, doordat er minder rekening hoeft te worden gehouden met de groei van de vraag in de jaren 2032 en 2033.
- *Ruimte voor congestieverzachters:* congestieverzachters maken in potentie veel ontwikkeling mogelijk, hierdoor wordt zowel capaciteit vrijgemaakt voor een ontwikkeling (verduurzaming of woningbouw) en wordt piekvraag afgevangen. Of congestieverzachters geplaatst kunnen worden is afhankelijk van meerdere factoren: technisch haalbaar, fysieke ruimte, milieubelasting, vergunningen, etc.
- *Effectiviteit maatregelen, gecontroleerde vrijgave capaciteit:* bijvoorbeeld congestiemaatregelen voor kleinverbruikaansluitingen (netbewust laden, slimme warmtepompen) of ruimte die ontstaat vanuit flextenders van Stedin. Dat kan in de periode tot dat de congestie is opgelost leiden tot

gecontroleerde vrijgave van capaciteit. Deze capaciteit wordt vrijgegeven op basis van de plaats op de wachtlijst en de prioritering volgens het ACM prioriteringskader.

- *Rijksoverheid inzet:* aanpassen van juridische mogelijkheden, zoals crisiswet maar ook aanpassingen in bestaande wetgeving. Daarnaast ook financiële investering voor bijvoorbeeld congestieverzachters.

Bovenstaande staat of valt bij de samenwerkingsbereidheid het Rijk, netbeheerders, regio, steden etc.

2.5 Toekomstbestendig energiesysteem

We zitten nu in de crisis, we kijken hier 10 jaar vooruit. Maar ook belangrijk om voorbij de crisis te kijken. Onze ambitie is om te komen tot een energiesysteem dat niet fossiel is maar hernieuwbaar, waarmee we toe bewegen naar onafhankelijkheid van onbetrouwbare leveranciers van fossiele energie. Het nu hiërarchische energiesysteem met centrale fossiele opwekking ontwikkelt zich daarbij naar een knooppuntennetwerk, met veel verschillende hernieuwbare opwekbronnen, opslag en uitwisseling van energie tussen systemen op verschillende niveaus. Dit toekomstig energiesysteem is minder afhankelijk van één centrale oplossing of bron zoals gas of olie en daarmee ook minder kwetsbaar voor de grillen van de markt of geopolitieke ontwikkelingen.

Hoe we aan het toekomstbestendig energiesysteem werken staat beschreven in de Beleidsnota warmte. Daarin is o.a. vastgelegd dat Utrecht de inspanningen intensiveert op de realisatie van collectieve warmteoplossingen, seizoensopslag en slimme oplossingen. Om vraag en aanbod in het energiesysteem op elkaar af te stemmen. Ook wordt integraal gestuurd op duurzame netbewuste energiesystemen voor nieuwbouw.

De netcongestiecrisis kan, indien goed ingezet, deze beweging naar het toekomstig energiesysteem versnellen. We zien dat door netcongestieproblematiek systemen gaan schuiven en ontwikkelingen versnellen. Er wordt al nagedacht over wetten en regels die moeten veranderen. Zoals we vaker zien in crisis, wordt ‘onder druk alles vloeibaar'.

We bouwen aan het toekomstig energiesysteem, maar zijn door de huidige situatie soms gedwongen te kiezen voor tijdelijke fossiele oplossingen. De raad heeft hier in de voorjaarsnota van 2025 middelen voor vrijgemaakt. We doen dat echter zorgvuldig op basis van de volgende uitgangspunten:

- We kiezen enkel voor fossiel als dat tijdelijk is en aan het eind van de congestie weer weggehaald kan worden. Dat betekent dat woningbouw blijft voldoen aan onze regels en bovenwettelijke ambities; netbewust en bijna energieneutraal, zoals vastgelegd in de Beleidsnota warmte en nu wordt uitgewerkt in het Warmteprogramma.
- We onderzoeken hierbij hoe collectieve energie managementsystemen en samenwerking in energiegemeenschappen of energiehubs en andere innovaties noodzakelijk zijn om de bouw of verduurzaming mogelijk te maken.
- Indien nodig worden technologisch innovaties voor het eerst toegepast, worden wettelijke kaders opgerekt of gewijzigd en vernieuwde publieke civiele samenwerkingen opgetuigd. Dat draagt allemaal bij aan het eindbeeld van het hernieuwbare en netbewuste toekomstig energiesysteem.
- Netcongestie kent onzekerheden, innovatieve oplossingen kunnen niet werken of tegenvallen. Dan is het aantrekkelijk om terug te vallen op fossiele oplossingen die we kennen. Maar ook fossiel is niet risicovrij. Prijzen kunnen stijgen. Handelsstromen kunnen verstoord raken. We maken ons afhankelijk van landen en regimes waar we liever niet afhankelijk van zijn. Kiezen voor fossiel is daarmee ook niet altijd de veilige keuze. Ook deze risico’s, ook al zijn ze van andere orde (indirecter), moeten ook meegewogen worden in de keuzes die we maken.
- De oplossingen voor netcongestie en de aansluitstop dragen bij aan het toekomstig slim en hernieuwbaar energiesysteem. Fossiel kan daar tijdelijk een rol in hebben, maar systeem keuzes moeten inherent op zichzelf hernieuwbaar en netbewust zijn.

2.6 Handelingsperspectief netcongestie

De knoppen om aan te draaien zijn voor de gemeente beperkt, terwijl de impact en last van netcongestie vooral voor de gemeente is. Onze projecten krijgen geen voortgang, onze klimaatdoelen raken buiten beeld, terwijl de sleutel tot het oplossen goeddeels liggen bij de netbeheerders en het Rijk. Als gemeente zijn we afhankelijk van samenwerking met hen en faciliteren van versnelde uitvoering door hen. Dat is kwetsbaar en er is lastig door ons als gemeente op te sturen. Daadkrachtige regionale en landelijke samenwerking en urgentie is dus cruciaal om het probleem aan te pakken.

Regionale crisisaanpak gestart

Binnen de regio is de afgelopen periode gewerkt aan een regionaal Actieplan Acute Netschaarste. Hierin zetten gemeenten, provincie en de regionale netbeheerder Stedin gezamenlijk in op:

- Begrijpen: inzicht vergroten in de situatie op het elektriciteitsnet, inclusief oorzaken van piekvraag, congestie en de verwachte aansluitstop.
- Communiceren: eenduidige regionale communicatie organiseren over de inzichten en verwachtingen, inclusief gezamenlijke woordvoering en lobbyagenda.
- Beheersen: per doelgroep handelingsperspectief bieden en voorbereiden op momenten waarop beperkt capaciteit vrijkomt, onder andere voor urgente woningbouw.
- Oplossen: maatregelen treffen om de bestaande netruimte maximaal te benutten, aangevuld met tijdelijke capaciteit en versnelling van netuitbreidingen.

De gemeente is actief betrokken bij de ontwikkeling en uitvoering van dit plan. We hopen daarmee, ondanks de aansluitstop, toch beweging te houden. De regio heeft het Rijk hierbij nodig als volwaardig partner.

Intensieve samenwerking met het Rijk

Wij benadrukken dat intensieve samenwerking tussen en het Rijk, regio en netbeheerders doorslaggevend is om de crisis succesvol aan te pakken. Om de stad te kunnen blijven ontwikkelen moeten er serieuze bedragen geïnvesteerd worden in netbewust bouwen, congestieverzachters en mitigerende maatregelen. Dat kan onze begroting niet dragen. Daarvoor kijken we nadrukkelijk naar het Rijk. Voor het opschalen en versnellen van maatregelen is een actieve bijdrage van het Rijk in de regio noodzakelijk, ook financieel. Het Rijk doet bij voorkeur volwaardig mee in de benodigde crisisaanpak in de regio Utrecht. In het laatste hoofdstuk gaan we verder in op de inhoud en strategie van de uit te voeren lobby.

3. Impact op de energietransitie

Netcongestie heeft een forse impact op de energietransitie die in Utrecht in gang is gezet. Afgelopen jaren hebben we vol ingezet op het opwekken van duurzame energie, het besparen van gasverbruik en het realiseren van een energiesysteem dat duurzame warmte en duurzame elektriciteit levert aan de Utrechtse bedrijven, bewoners en maatschappelijke organisaties. Hoe we aan het toekomstbestendig energiesysteem werken, staat beschreven in de Beleidsnota warmte. Daarin is o.a. vastgelegd dat we onze inspanningen intensiveren op de realisatie van collectieve warmteoplossingen, seizoensopslag en slimme oplossingen, om vraag en aanbod in het energiesysteem op elkaar af te stemmen. Ook gaan we integraal sturen op duurzame netbewuste energiesystemen voor nieuwbouw.

Door het huidige overbelaste elektriciteitssysteem zal de overstap naar schone energie en daarbij behorende elektrificatie van woningen en bedrijfsprocessen mogelijk enkele jaren stagneren. Om toch te kunnen voldoen aan de groeiende elektriciteitsvraag van onze groeiende stad zullen tijdelijk fossiele systemen worden ingezet. We zullen dat goed moeten begeleiden, om ervoor te zorgen dat het toekomstig energiesysteem haalbaar blijft. De tijdelijke fossiele oplossingen leiden namelijk tot een hogere CO_2 uitstoot van de stad en langere afhankelijkheid van aardgas. Hierdoor verandert komende tijd het pad naar het gewenste duurzame en betrouwbare energiesysteem van en voor iedereen. De inzet van de afdeling Energie verschuift van energieneutraal en CO2-besparen naar netbewust en energiezekerheid voor onze inwoners en bedrijven. Daarbij is er veel aandacht voor balans tussen opwek, opslag en afname in het systeem. We moeten meer en meer werken aan netbewuste bedrijven, maatschappelijk vastgoed en woningen.

Integraal systeem met koppeling duurzame opwek, vraag en opslag

De afgelopen jaren is er veel duurzame opwek gerealiseerd in Utrecht, met name zonnepanelen hebben, mede door de salderingsregeling, een grote vlucht genomen. Op 40% van de Utrechtse daken liggen zonnepanelen. Op zonnige dagen waarop het ook veel waait kan de opwek van duurzame energie voor een flinke belasting op het elektriciteitsnet zorgen. Vooral als er op dat moment geen grote elektriciteitsvraag is. Dat maakt dat er voor grootschalige levering van elektriciteit door wind- en zonneparken al een aantal jaar schaarste is op het stroomnet en een wachtlijst voor aansluitingen. Aansluitingen van nieuwe wind- en zonneparken zijn daardoor al een tijd niet meer vanzelfsprekend. Tegelijkertijd geldt voor windparken dat het leveren van windenergie op momenten juist gunstig kan zijn en bij kan dragen om regionale congestie op het stroomnet te verzachten. Voor een betrouwbare energievoorziening, zullen we hiervoor in het nieuwe energiesysteem oplossingen voor moeten vinden.

In tijden van schaarste op het net is het van belang dat de duurzaam opgewekte energie niet voor meer belasting van het net zorgt, maar wordt opgeslagen of onmiddellijk wordt benut. Hiermee verlagen we de pieken in het elektriciteitsnet. Tegelijkertijd kunnen accu's of batterijen op momenten van hoge vraag bijdragen aan het verminderen van congestie door te ontladen. Daarom zoeken we de komende jaren nieuwe plekken voor duurzame opwek, altijd in combinatie met opslag en slim gebruik. Duurzame opwek en opslag vraagt veel ruimte in de stad. Ruimte in Utrecht is schaars, dus daar kunnen komende jaren knelpunten ontstaan.

Besparen op warmte en slim omgaan met elektriciteit

De afgelopen jaren is er in Utrecht door bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de gemeentelijke organisatie flink ingezet op het besparen van warmte. Dit kunnen we de komende tijd doorzetten. In de aanpak tegen energiearmoede, is er veel aandacht voor besparen. Energiearmoede treft nu 5,1% van de Utrechters. Door onder andere te isoleren, gaat de vraag naar aardgas naar beneden en de energierekening omlaag. Door flink fluctuerende aardgasprijzen en een mogelijke oplopende elektriciteitsrekening (door netcongestie worden nu grote investeringen in de elektriciteitsinfrastructuur gedaan) kan energiearmoede toenemen. Hier moeten we aandacht voor

blijven houden. Via ons besparingsprogramma hebben we goede contacten en communicatiekanalen met bewoners en bedrijven. Naast besparen, kunnen we dit netwerk ook inzetten om netbewust gedrag (zie hieronder) te stimuleren. En op zoek te gaan naar netbewuste collectieve oplossingen in buurten.

Rol van warmtenetten

Naast besparen werken we toe naar aardgasvrij in 2050. Dit vraagt om een overstap naar duurzame warmte voor bedrijven en woningen. In totaal hebben 125.000 gebouwen een aardgasaansluiting: 70% van de woningen en 50% van de utiliteitsgebouwen. Het alternatief voor verwarmen met aardgas, zijn collectieve warmtenetten, buurtwarmtenetten of warmtepompen. De laatste twee hebben - in verschillende mate - extra elektriciteit nodig.

Warmtenetten zijn netbewuste oplossingen, die zowel de vraag zelf als de pieken in de vraag van elektriciteit helpen verlagen. In de warmtetransitie in Utrecht spelen collectieve warmtenetten daarom een belangrijke rol. We zien naast uitbreiding van bestaande warmtenetten, ook een rol voor (kleinere) buurtwarmtenetten. Eén van de randvoorwaarden voor de realisatie van warmtenetten is de betaalbaarheid daarvan. Die is op dit moment nog niet op orde en zorgt voor onzekerheid bij die realisatie. Het Rijk speelt hierin een belangrijke rol. Voor die betaalbaarheid is het ook van belang dat het overgrote deel van gebouwen in een buurt, wordt aangesloten op het warmtenet.

Door onzekerheid van de realisatie en door stijgende aardgasprijzen is het de verwachting dat woningeneigenaren niet meer wachten en vaker kiezen voor een all-electric oplossing. Dit heeft een nadelig effect op de betaalbaarheid/businesscases, waardoor warmtenetten mogelijk niet meer gerealiseerd kunnen worden. Bovendien passen nieuwe all-electric oplossingen niet in een overbelast elektriciteitssysteem. Tegelijkertijd kan de gemeente de installatie van warmtepompen niet tegenhouden, ze zijn vergunningsvrij. Warmtepompen kunnen namelijk in nieuwere woningen vaak worden geïnstalleerd zonder het verzwaren van de elektriciteitsaansluiting.

Warmtenetten zijn dus belangrijk onderdeel van een netbewust energiesysteem, met een kleinere elektriciteitsvraag dan warmtepompen. Hier zullen we ons op moeten blijven richten. Twee ontwikkelingen die gunstig zijn voor de realisatie van nieuwe warmtenetten en de uitbreiding van bestaande netten, zijn de op handen zijnde overname van het bestaande net door een publieke partij en ons aandeelhouderschap in HVC. Hiermee krijgen wij meer regie op deze ontwikkelingen en kunnen we de impact van de warmtetransitie op netcongestie beperken.

Netbewuste stad

De verduurzaming van de gebouwde omgeving betekent voor een deel ook elektrificatie. Het vervangen van gasfornuizen voor inductiekookplaten, het elektrificeren van bedrijfsprocessen, de elektrificatie van vervoer, etc. Door de beperkte ruimte op het net zal deze elektrificatie stagneren; de benodigde zwaardere aansluiting wordt niet meer gegeven. 70% van de woningen in Utrecht heeft namelijk een 1-fase aansluiting. Binnen dit type aansluiting is namelijk geen ruimte voor een groot aantal zonnepanelen, een laadpaal en een inductiekookplaat. Voor elektriciteit is het slim gebruiken van elektriciteit belangrijk. We moeten inzetten op een netbewuste gebouwde omgeving; met elektriciteitsgebruik verspreid over de dag en slim gekoppeld aan duurzame opwek.

Bedrijven, bewoners en beheerders van maatschappelijk vastgoed hebben een belangrijke rol in het verminderen van piekbelasting van het elektriciteitssysteem. Als we in de stad de vraag naar elektriciteit beter weten te verspreiden over de dag en beter weten te koppelen aan duurzame opwek dan ontstaat er meer ruimte op het elektriciteitsnet en kunnen we mogelijk sneller nieuwe aansluitingen realiseren. Een netbewuste gebouwde omgeving vraagt veel van onze organisatie. Het is nodig om alle partijen in de stad bewust te maken van het handelingsperspectief door middel van voorlichting en ontzorgen bij het aanschaffen van slimme systemen. Het stimuleren van collectieve oplossingen als groepscontracten in samenwerking met Stedin. Dit kan zowel een oplossing zijn voor bedrijven als voor collectieven van bewoners die hier in hun buurt mee aan de slag kunnen. Veel van

dit type oplossingen bestaan op dit moment nog niet. We moeten zowel fysiek, juridisch als organisatorisch ruimte creëren voor deze innovaties in onze stad en organisatie.

Organisatorische gevolgen voor energietransitie

De precieze impact van netcongestie op de organisatie is nu moeilijk in te schatten. Duidelijk is dat de problematiek in omvang nog steeds niet helder is en de omgeving erg veranderlijk; nieuwe problemen en oplossingen dienen zich steeds aan. Oplossingen zullen voorlopig nog maatwerk zijn en we moeten met elkaar de impact op het toekomstige energiesysteem helder houden. Het verschuiven van de focus naar netbewust en energiezekerheid, zal zorgen voor nieuwe werkpakketten. Een deel van de nieuwe werkzaamheden is mogelijk in te passen door verschuivende werkpakketten. Echter niet alles kan zo worden opgelost. Het is de verwachting dat het inpassen van toekomstbestendige oplossingen gaat vragen om een grotere personele inzet.

4. Impact op gebiedsontwikkeling

In dit hoofdstuk is een analyse gemaakt van de potentiële gevolgen van een aansluitstop op de projecten van gebiedsontwikkeling. Vanaf het najaar van 2025 wordt de status van netaansluitingen van alle projecten (in de MPR) strenger bijgehouden en periodiek geactualiseerd. Het overzicht hiervan is echter nog deels op hoofdlijnen doordat project specifieke informatie nader uitgezocht zou moeten worden om tot een nauwkeuriger beeld te komen.

De planvoorraad is ingedeeld op basis van de volgende categorieën:

- Categorie A: Aansluiting geregeld
- Categorie B: Waarschijnlijk oplosbaar
- Categorie C: Mogelijk oplosbaar, maar tegen een prijs
- Categorie D: Moeilijk oplosbaar vanwege technische complexiteit

Het merendeel van de harde planvoorraad (plannen met vastgesteld omgevingsplan) is de start bouw gepland in de periode 2026-2030, de periode waarin de verwachte impact netcongestie het grootst is. Projecten vanaf 2031 worden veelal pas in 2033 of later opgeleverd. De effecten van netcongestie kunnen langer doorlopen en daarom bevat deze analyse ook projecten met start bouw t/m 2033. Uitgaande van gemiddelde vertraging en planuitval ligt de focus op de huidige planvoorraad 2026-2030. Hieronder een toelichting op de cijfers uit het MPR en waar rekening mee wordt houden in deze impactanalyse netcongestie:

- In het MPR gaan we uit van de prognose incl. risico. Dit betekent ca. één jaar veiligheidsmarge voor projecten met nog redelijke onzekerheid (marge wordt niet ingerekend bij projecten met vergunning etc. en strakke planning)
- In het MPR zitten in totaal circa 24.000 woningen waarvan de start bouw valt binnen de periode 2026-2030 (looptijd MPR). Dat ligt totaal 60% boven de ambitie van Utrecht om 15.000 woningen in vijf jaar te realiseren (3.000 per jaar). Dit extra percentage is een combinatie van het opvangen van planuitval en bevat ook uitlopende projecten uit de afgelopen jaren waarin we minder woningen in aanbouw hebben kunnen nemen dan onze ambitie door andere vertragingen (met name de Raad van State).

Op basis van een planuitval van circa 40% per jaar (20% in lopend jaar) zijn twee varianten gemaakt. De 40% is de reguliere systematiek om vertragingen te voorspellen in het MPR. Deze twee varianten zijn gekozen omdat op dit moment een groot deel van de plannen reeds een onherroepelijk bestemmingsplan heeft en geprogrammeerd staat in 2026-2028 (ruim 15.000 woningen). Normaal gesproken lopen deze projecten niet meer dan 2-3 jaar vertraging op ten opzichte van de planning, waardoor vrijwel 100% van deze projecten in aanbouw zou gaan. Daar bovenop zou nog een deel van de andere projecten gerealiseerd kunnen worden. Variant 2 gaat uit van significant meer vertragingen in projecten, waardoor +/- 15.500 woningen in aanbouw worden genomen.

Variant 1	40% van de projecten schuift door van jaar 2026 naar 2027. Van 2027 schuift weer 40% door naar 2028, etc. Na dit jaar vertraging wordt het project gerealiseerd (per saldo +/-1 jaar vertraging bovenop het +1 jaar risico uit de MPR planning).
Resultaat:	20.000 woningen (+/- 84% van planvoorraad) in aanbouw nemen in 2026-2030
Variant 2	40% van de projecten schuift door van 2026 naar 2027 etc. zoals in scenario 1. Maar projecten hebben in het tweede jaar opnieuw 40% kans op een jaar vertraging (dus 2026 naar 2028)
Resultaat:	15.500 woningen (+/- 65% van planvoorraad) in aanbouw nemen in de periode 2026-2030

Zonder netcongestie is een variant tussen bovenstaande twee mogelijkheden realistisch. Mede omdat voor meer dan 12.000 woningen een vastgesteld of onherroepelijk bestemmingsplan aanwezig is (mogelijk wel kleine wijzigingen op nodig voor specifiek bouwplan). Dit betekent een zeer grote, zeer harde planvoorraad voor de komende vijf jaar.

4.1 Gevolgen voor woningbouw

Een aansluitstop heeft een snel effect op nieuwe projecten doordat het merendeel van de projecten nog geen vergunning heeft ingediend/gekregen en dus geen aansluiting heeft aangevraagd. Uit de uitvraag is het volgende naar voren gekomen:

- Voor ca. 3.250 woningen (Categorie A in onderstaande tabel) is geen actie vereist omdat ze een vergunning hebben en een aansluiting hebben of aan kunnen vragen.
- Voor ca. 2.200 woningen (Categorie B) is de kans groot dat voor het ingaan van de aansluitstop alsnog een aansluiting kan worden geregeld.

Voor ruim 18.000 woningen (categorie B,C en D) met start bouw t/m 2030 is de inschatting dat ze geen aansluiting krijgen en een congestieverzachter nodig hebben of een project specifieke oplossing gevonden moet worden, waarvan ongeveer 50% in aanmerking zal komen voor een congestieverzachter.

- Categorie B: De projecten met congestieverzachter (9.104 woningen) zijn met name afhankelijk van financiën en milieuruimte. De aanname is dat inzet van congestieverzachters haalbaar is voor de grootschalige gebiedsontwikkelingen.
- Categorie C en D: Overige projecten (9.277 woningen)
    - Categorie C: van de overige projecten is de verwachting dat +/- 50% van de projecten (+/- 4.500 woningen) het technisch op kunnen lossen, maar dit zal financiële en/of inhoudelijke ingrepen vereisen om tot een haalbaar project te komen. Bij inhoudelijke ingrepen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan afwijken van vastgesteld beleid zoals betaalbaarheid, circulariteit of klimaatadaptatie.
    - Categorie D: De overige 50% (+/- 4.500 woningen) zal voor dermate lastige technische, financiële of milieukundige uitdagingen komen te staan dat het mogelijk financieel/inhoudelijk niet direct op te lossen is. Bijvoorbeeld door een gebrek aan fysieke ruimte om oplossingen mogelijk te maken, een gebrek aan schaal om investeringen uit te kunnen leggen, etc..

	Categorie:	A	A	B	B	50% C 50% D
start bouw	aantal	geen actie	versnellen	snel aansluiting aanvragen	Congestie verzachter	prio 3 aanvragen na 1-7-2026
2026	3.722	1.326	181	1.261	551	403
2027	5.275	236	-	913	1.502	2.624
2028	6.381	646	575	-	2.474	2.686
2029	4.403	50	87	-	1.852	2.414
2030	4.011	-	136	-	2.725	1.150
2031	1.904	-	-	-	1.093	811
2032	3.071	-	-	-	2.345	726
2033	760	-	-	-	760	-
totaal	29.527	2.258	979	2.174	13.302	10.814
2026-2030	**23.792**	**2.258**	**979**	**2.174**	**9.104**	**9.277**

Uitgangspunten bij de impactanalyse

- Bovenstaande wekt de indruk dat het merendeel van de projecten door kan gaan, maar congestieverzachters kunnen (mogelijk) niet alles oplossen. Bovendien hebben congestieverzachters een grote impact op ruimte, milieu en de leefbaarheid op korte termijn wanneer deze niet enkele uren, maar continu elektriciteit moeten leveren.
- Om t/m 2030 15.000 woningen in aanbouw te nemen moet bovenop categorie A circa 75% van de woningen in categorie B en C een aansluiting krijgen. Dit wijkt niet veel af van de ‘normale’ vertragingen in andere projecten uit het MPR en staat gelijk aan een vertraging van +/- 2 jaar in de planvoorraad. Wel is het van belang dat reeds 12.000 woningen een bestemmingsplan hebben, dat ligt hoog doordat veel procedures bij de RvS recent zijn afgerond. Dit leidde weer tot langere vertragingen in het MPR in de afgelopen jaren.
- Vertraging vindt normaal over de hele linie plaats. In het geval van (extra) inzet op categorie B en/of C en niet D, blijven er risico’s op vertraging door andere factoren, waardoor voorspelbaarheid afneemt.
- Een deel van inzet de komende jaren richt zich ook op de periode 2031-2035 om de planvoorraad aan te vullen met nieuwe projecten.

Impact Groot Merwede/Rijnenburg

Groot Merwede bestaat uit meerdere deelgebieden met verschillende tijdspaden. Voor de korte (tot 2030) en middellange termijn (tot 2035) staat de realisatie van veel woningen in Groot Merwede gepland. Voor Merwede fase 1 (4.250 woningen) is een groepscontract voor de aansluiting. Momenteel is het onwaarschijnlijk dat deze ingezet kan worden voor de 2de fase.

Realisatie van MWKZ deelgebied 5 fase 2 (1750 woningen) en deelgebied 6 fase 1 (2.050 woningen) zullen in deze komende periode gerealiseerd moeten/gaan worden. Voor deze twee gebiedsontwikkelingen zijn congestieverzachters waarschijnlijk noodzakelijk.

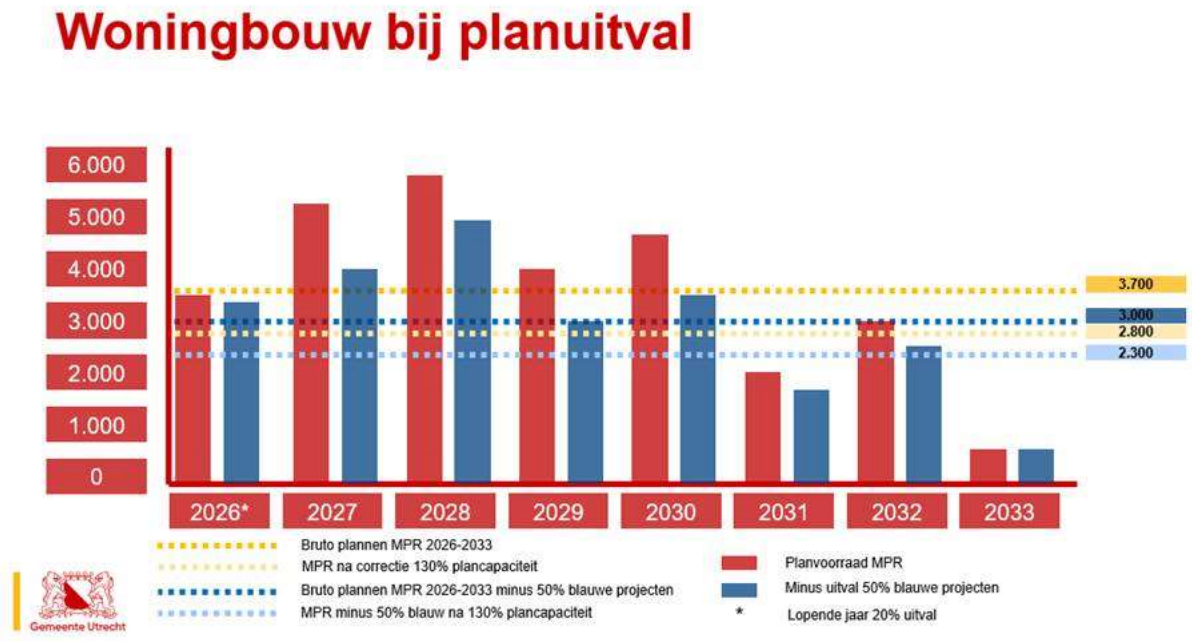
Daarnaast spellen diverse ontwikkelingen in de wijken Kanaleneiland, Transwijk, Rivierenwijk en Dichterswijk. Deze ontwikkelingen zijn niet groot genoeg om in aanmerking te komen voor een congestieverzachter. Een aantal heeft al een vastgesteld bestemmingsplan. In totaal gaat dit ook om ca 2.500-3.000 woningen. Al deze projecten moeten netbewust bouwen, dit leidt tot hogere kosten. Nader onderzoek is nodig om te bepalen of deze trajecten door kunnen gaan.

De bouw van deze woningen is randvoorwaardelijk voor de verkregen rijkssubsidies, dit brengt een financieel risico mee.

4.2 Organisatorische gevolgen voor gebiedsontwikkeling

Uit de gesprekken en analyses blijkt dat netcongestie geen abrupt fenomeen is; het verloopt geleidelijk en grillig. Om in de komende vier jaar 3.000 woningen per jaar te realiseren (ambitie gemeente Utrecht) worden 5.000 – 6.000 woningen geprogrammeerd (huidig beleid, MPR) om rekening te houden met planuitval en vertragingen. Dit betreft reguliere vertragingen, los van netcongestie. Netcongestie vormt een extra complicerende factor boven op deze bestaande vertragingen en kan ertoe leiden dat projecten aanvullende vertraging oplopen of stilvallen. Uit een eerste analyse blijkt dat dit circa 20% van de geprogrammeerde woningen kan raken. Dit kan vertraging betekenen, maar ook het stilvallen van een project.

Daarom is het noodzakelijk om scherp te kijken naar welke projecten doorgang kunnen vinden. In de afbeelding hieronder wordt de woningbouw tussen 2026 en 2033 weergegeven. Dit betreft 29.430 nieuwbouwwoningen over het geheel van deze periode en circa 3.700 woningen per jaar. Landelijk wordt 130 procent plancapaciteit gehanteerd. Uitval van 50 procent van de “blauwe” projecten leidt tot circa 5.400 woningen waarvan planvorming over de periode tussen 2026 en 2033 vertraging op kan lopen. Dit betekent dat de planvoorraad de komende jaren met circa 20-25% kan dalen als ontwikkelende partijen niet willen investeren in verdere planvorming op een locatie. **Netcongestie heeft de grootste impact op de start van nieuwbouwprojecten tussen 2027-2030**. Netbewust bouwen kost projectontwikkelaars gemiddeld 5.000 euro per woning extra, generatoren (als congestieverzachter) nog eens 2.000 euro extra per woning.



Vooral kleinere projecten blijken kwetsbaar. Grotere projecten hebben meer mogelijkheden om congestieverzachtende maatregelen te treffen, beschikken over meer innovatiekracht en kunnen vertragingen beter opvangen. Kleinere projecten kiezen sneller voor behoud of renovatie van bestaand vastgoed, uitbreiding op bestaande plots, of uitstel van herontwikkeling om risico's te beperken. Uitval van projecten vergroot de druk op de resterende projecten om de woningbouwambities te halen. Tegelijkertijd moeten reguliere vertragingen bij projecten die wél doorgaan zoveel mogelijk worden beperkt, wat kan leiden tot inhoudelijke of financiële concessies. Aankondiging van een aansluitstop leidt zeer waarschijnlijk tot een piek in vragen van ontwikkelaars over haalbaarheid en technische oplossingen. Langlopende gebiedsontwikkelingen, zoals (Groot) Merwede en het Beurskwartier, blijven veel capaciteit vragen; dit verandert niet door netcongestie.

Anticyclisch investeren

Verminderde inzet op planvorming heeft langdurige gevolgen voor de bouwproductie. Het is daarom belangrijk om te voorkomen dat de organisatie stilvalt, omdat het opnieuw opbouwen van capaciteit jaren kost, zoals bleek tijdens de vastgoedcrisis. Om de productie op termijn op peil te houden is anticyclisch investeren noodzakelijk. Dit betekent nu investeren in projectvoorbereiding en openbare ruimte, zodat voorzieningen tijdig gereed zijn en woningbouw later weer kan worden gerealiseerd. Ook kan het nodig zijn om investeringen juist naar voren te halen om dit mogelijk te maken.

4.3 Handelingsperspectief: variëren in woningbouwvolume

Een bouwproductie van 3.000+ woningen per jaar

- Dit is de insteek van huidige planvoorraad en zou met reguliere planuitval gehaald worden.
- De start bouw van 3.000 woningen in 2026 is net haalbaar doordat het merendeel van de projecten reeds aansluiting heeft. Er is echter bijna geen surplus (boven de 3.000) waardoor er weinig ruimte is om uitval is in het lopende jaar te compenseren.
- Een bouwproductie van 3.000+ woningen per jaar voor 2027-2030 is alleen haalbaar indien congestieverzachters mogelijk zijn en deel van blauwe projecten technische oplossingen vinden en/of alsnog op een congestieverzachter kunnen rekenen. Op dit moment zet de gemeente actief in wanneer congestieverzachters het stilvallen van projecten kan voorkomen. Ook zorgen we waar mogelijk dat verzachters bijdragen aan meerdere projecten in plaats van één congestieverzachter per project.

- Mogelijk moeten er inhoudelijke en financiële maatregelen genomen worden om deze snelheid vast te houden.
- Rijk/PU/GU kunnen financieel bijdragen (naast bijdrage ontwikkelaar) om oplossingen te financieren:
    - Het Rijk heeft via Gebiedsbudget de eerste middelen toegekend, en staat open voor verdere bijdragen indien goed onderbouwd.

Een bouwproductie van circa 2.500 woningen per jaar

- Voor 2026 is deze productie haalbaar.
- Voor 2027-2030 is dit haalbaar indien congestieverzachters in de grote gebieden haalbaar zijn. Door enkele grote ontwikkelingen met veel woningen kan een relatief hoge productie volgehouden worden. Doordat dan categorie C grotendeels afvalt neemt druk op sommige gebieden toe. Dat kan betekenen dat er concessies gedaan moeten worden om daar snelheid te behouden/verhogen (financieel/inhoudelijk).

Een bouwproductie van circa 2.000 woningen per jaar

- Voor de jaren 2026 en 2027 is dit haalbaar (gemiddeld).
- Ook voor de periode 2028-2030 is deze productie haalbaar: Er zijn weinig concessies nodig en er is minder druk op grote ontwikkelingen.
- De planning van projecten in categorie B of C is zeer gevarieerd en volatiel. Gerichte inzet op een deel van de projecten heeft een grote impact op risicospreiding. Op dit moment zijn projecten inwisselbaar, maar wanneer een ander project geen stroom kan krijgen en vertraagd is, nemen de alternatieven snel af. Andere oorzaken voor vertraging dan netcongestie, kunnen niet opgevangen worden met andere projecten in de planvoorraad. Dit vergt veel inspanningen om deze risico's te beperken.

5. Impact op maatschappelijk vastgoed

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt wat de potentiële gevolgen zijn van een aansluitstop op projecten van VGU. Net als voor gebiedsontwikkeling zijn de projecten ingedeeld op basis van de volgende categorieën:

- Categorie A: Aansluiting geregeld
- Categorie B: Waarschijnlijk oplosbaar
- Categorie C: Mogelijk oplosbaar, maar tegen een prijs
- Categorie D: Moeilijk oplosbaar vanwege technische complexiteit

Tot 2035 worden volgens de huidige programmering 320 bestaande vastgoedobjecten verbouwd, verduurzaamd of uitgebreid. Hieronder vallen ook de 86 gebouwen die volgens nieuwe wetgeving en de Routekaart Verduurzaming Maatschappelijk Vastgoed vóór 2033 verduurzaamd moeten worden. 69 van deze projecten is recent opgeleverd of bevindt zich in een afrondende fase. Een aansluitstop heeft geen impact op deze projecten: eventuele belemmeringen als gevolg van netcongestie zijn in deze projecten al opgelost. Ook bij de resterende 251 projecten vormt een aansluitstop niet per definitie een belemmering. Alleen in projecten waar verduurzaming plaatsvindt, of het aantal vierkante meters wordt uitgebreid, is mogelijk een (grotere) aansluiting nodig. Dit geldt voor 197 bestaande vastgoedobjecten (waarvan 176 verduurzaming).

Naast verbouwing, verduurzaming en uitbreiding van bestaand maatschappelijk vastgoed worden er tot 2035 ook 50 nieuwe gebouwen beoogd. Voor 18 van deze projecten is al een aansluiting geregeld. Een aansluitstop heeft vooral effect op de overige 32 nieuwbouwprojecten.

	Categorieën				
	A	B	C	D	Totaal
Nieuwbouw	18	6	13	13	**50**
Uitbreiding	11		14		**25**
Renovatie	112	75	108		**295**
Totaal	**141**	**81**	**135**	**13**	**370**

De exacte impact van een aansluitstop verschilt per (type) project. Bovenstaande tabel toont de indeling van de projecten aan de hand van eerdergenoemde categorieën. Hieronder lichten we toe welke projecten tot iedere categorie behoren:

- **Categorie A: Aansluiting geregeld**
    - 18 nieuwbouwprojecten die vallen onder het groepscontract in Merwede.
    - 11 uitbreidingprojecten die al zijn opgeleverd of in een afrondende fase zitten.
    - 60 renovatieprojecten die al zijn opgeleverd of in een afrondende fase zitten.
    - 52 renovatieprojecten waar geen verduurzaming plaatsvindt.

- **Categorie B: Waarschijnlijk oplosbaar onder randvoorwaarden**
    - 6 nieuwbouwprojecten die afhankelijk zijn van een congestieverzachter, ervan uitgaande dat de realisatie van deze congestieverzachters mogelijk is.
    - 75 renovatieprojecten die afhankelijk zijn van een grotere kleinverbruik aansluiting. Deze projecten kunnen met enige bijstelling van de ambities en beperkte toepassing van netbewuste maatregelen gerealiseerd worden. Een randvoorwaarde is dat de bestaande aansluiting op gas of stadswarmte behouden kan worden. Als dit niet het geval is, wordt

de inzet van meer omvangrijke en kostbare netbewuste maatregelen mogelijk noodzakelijk, zoals accu's.

- **Categorie C: Mogelijk oplosbaar, maar tegen een prijs**
    - 13 (+/- 50%) van de resterende nieuwbouwprojecten. Deze projecten hebben naar verwachting een technisch haalbare oplossing, maar dit zal financiële en/of inhoudelijke ingrepen vereisen om tot een haalbaar project te komen.
    - 14 uitbreidingsprojecten die een grotere aansluiting nodig hebben. Realisatie van deze projecten vraagt om een grotere bijstelling van de ambities en de inzet van meer omvangrijke netbewuste maatregelen, zoals accu's of aggregaten. Behoud van de bestaande aansluiting op gas of stadswarmte verhoogt de technische haalbaarheid en beperkt de meerkosten.
    - 108 renovatieprojecten die een grotere grootverbruik aansluiting nodig hebben. Realisatie van deze projecten vraagt om een grotere bijstelling van de ambities en de inzet van meer omvangrijke netbewuste maatregelen, zoals accu's of aggregaten. Behoud van de bestaande aansluiting op gas of stadswarmte verhoogt de technische haalbaarheid en beperkt de meerkosten.

- **Categorie D: Moeilijk oplosbaar vanwege technische complexiteit**
    - 13 (+/- 50%) van de resterende nieuwbouwprojecten. Deze projecten komen voor dermate lastige technische, financiële of milieukundige uitdagingen komen te staan dat deze mogelijk financieel/inhoudelijk niet direct op te lossen zijn. Denk aan een gebrek aan fysieke ruimte om oplossingen mogelijk te maken, een gebrek aan schaal om investeringen uit te kunnen leggen, etc.

5.1 Gevolgen voor projecten die doorgaan

Alle projecten die doorgaan zonder toegekende aansluiting of uitbreiding krijgen te maken met langere doorlooptijden en hogere kosten. Dit komt door de verplichting om netbewuste bouw toe te passen en aanvullende maatregelen te treffen om netcongestie te beperken. Het onderzoeken en aanschaffen van accu's en generatoren leidt gemiddeld tot een kostenstijging van circa 3% boven op de totale projectkosten (stichtingskosten). Dit heeft gevolgen voor de betaalbaarheid van gemeentelijk vastgoed.

Voor een aantal projecten geldt dat ambities worden bijgesteld zodat projecten alsnog door kunnen gaan. Bijvoorbeeld door het minder vergaand verduurzamen van de gebouwen en het behoud van huidige gasaansluitingen. Gebouwen voldoen daarmee (nog) niet aan de duurzaamheidsambities van de gemeente en moeten op een later moment nogmaals onder handen genomen worden. Dit brengt extra investeringskosten met zich mee, maar mogelijk ook ongemak voor huurders. Met bijgestelde duurzaamheidsambities verwachten we wel te kunnen voldoen aan de aanstaande minimum labelplicht voor utiliteitsbouw.

5.2 Gevolgen voor projecten die stoppen

In het geval van een aansluitstop zal het niet mogelijk zijn om alle projecten te realiseren. Een deel van de projecten is moeilijk oplosbaar vanwege technische complexiteit, maar het is ook denkbaar dat uitstel van een project soms de voorkeur heeft boven de figuurlijke prijs die we moeten betalen om een project ondanks een aansluitstop te realiseren.

Uitstel van projecten heeft impact op de ambities voor toekomstbestendig, voldoende, goed gespreid, goed gebruikt en goed onderhouden maatschappelijk vastgoed. Door de stagnatie van woningbouw neemt de behoefte aan extra voorzieningen weliswaar af, maar het gevolg is ook dat bestaande achterstanden in de groei van de stad niet kunnen worden ingelopen. Ook de kwaliteit van bestaande

gebouwen neemt af: afgeschreven gebouwen zijn minder energiezuinig, hebben een slechter binnenklimaat en brengen hoge onderhoudskosten met zich mee. In het geval van uitstel voldoen sommige gebouwen bovendien niet aan de aanstaande minimum label plicht voor utiliteitsbouw.

Bovengenoemde uitdagingen gelden ook voor schoolgebouwen. De gemeente heeft een wettelijke taak om passende onderwijshuisvesting te bieden voor alle kinderen in Utrecht. In het geval van een aansluitstop kan noodzakelijke uitbreiding van onderwijscapaciteit mogelijk niet tijdig worden gerealiseerd met als gevolg dat capaciteit tekortschiet. Hierdoor moet tijdelijke huisvesting voor onderwijs langer worden gehuurd en, wanneer bestaande locaties vol zitten, worden uitgeweken naar nieuw te verwerven vastgoed dat binnen de verwijsafstand ligt en aangepast kan worden binnen de beperkingen van netcongestie. Voor scholen geldt aanvullend dat het prioriteringskader van de ACM (Autoriteit Consument en Markt) geen prioriteit toekent aan bewegingsonderwijs: ook wanneer scholen wel gebouwd kunnen worden, kunnen bijbehorende sportvoorzieningen mogelijk niet gerealiseerd worden.

Tot slot lopen we bij uitstel van lopende projecten ook kans op financiële schade. Te denken valt aan aannemers die met claims komen, maar ook aan juridische consequenties en imagoschade wanneer we contractuele verplichtingen en toezeggingen aan gebruikers niet nakomen. Deze risico's kunnen we deels vermijden door projecten uit te stellen voordat deze aanvangen, maar dit vraagt om een project overstijgend besluit om ontwikkelingen stil te leggen.

5.3 Gevolgen voor de organisatie

Voor VGU betekent een aansluitstop dat er de komende jaren een verschuiving van focus van werkzaamheden en een vraagstuk om zich daarnaar te organiseren. Werkzaamheden zullen verschuiven vanuit nieuwbouw, waar afhankelijk van de inzet van standalone generatoren minder werk zal zijn, naar renovatie, beheer en onderhoud, waar het werk door het vinden van oplossingen juist toeneemt. In dit geval ligt de nadruk ligt op instandhouding in combinatie met beperkte verduurzaming van bestaande vastgoed.

5.4 Handelingsperspectief

Voor 102 renovatieprojecten, 11 uitbreidingsprojecten en 18 nieuwbouwprojecten in Categorie A is geen actie vereist. Deze projecten kunnen ondanks een aansluitstop gerealiseerd worden. Voor de overige projecten geldt het volgende handelingsperspectief:

- Bij renovatie- en uitbreidingsprojecten zien we drie oplossingsrichtingen. We onderzoeken per project welke oplossingsrichting technisch haalbaar is en de meeste duurzaamheidswinst oplevert binnen het beschikbare budget.
    1. Het gebouw wordt **maximaal verduurzaamd en 'all-electric'** opgeleverd. De bestaande aansluiting wordt optimaal benut met energiemanagement en energieopslag, bijvoorbeeld met accu's. Wanneer deze maatregelen niet toereikend zijn wordt een piekgenerator ingezet om het tekort aan vermogen te overbruggen. Deze oplossingsrichting het meest bevorderlijk voor de energieprestaties van het gebouw. De inzet van generatoren beperkt echter de netto duurzaamheidswinst en is minder wenselijk voor de directe omgeving. Ook zal deze oplossingsrichting niet in alle gevallen technisch, financieel en ruimtelijk haalbaar zijn.
    2. Het gebouw wordt **maximaal verduurzaamd binnen de bestaande Nuts-aansluitingen** (elektra, gas en/of stadswarmte). We verduurzamen het gebouw zo ver als mogelijk, maar in de meeste gevallen kan het gebouw nog niet 'all-electric' gerealiseerd worden en blijven we afhankelijk van de bestaande gas- of stadwarmte aansluiting. Met deze oplossingsrichting voldoen we niet aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente (zoals aardgasvrij), waardoor we op een later moment nogmaals moeten investeren om het gebouw alsnog volledig te verduurzamen. Deze oplossing verlaagt wel de

onderhouds- en exploitatiekosten, omdat de kwaliteit van het gebouw toeneemt en de energiebehoefte daalt.

3. Het project wordt **uitgesteld**. We investeren (nog) niet in de instandhouding en verduurzaming van het gebouw. Het gebouw is daarmee niet toekomstbestendig en behoeft meer onderhoud, met extra onderhouds- en exploitatiekosten tot gevolg. Dit kan ook invloed hebben op het gebruiksgemak van de huurders, bijvoorbeeld als het binnenklimaat niet comfortabel is. Tot slot voldoet het gebouw mogelijk niet aan de aanstaande minimum labelplicht voor utiliteitsbouw. Toch kan uitstel van een project wenselijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan een scenario waarin een ‘all-electric’ oplossing niet haalbaar is en waar de duurzaamheidswinst van maximale verduurzaming binnen de bestaande nuts-aansluitingen niet in verhouding staat tot de extra kosten die dit met zich meebrengt.

- Nieuwbouwprojecten worden tijdelijk afhankelijk van congestieverzachters en standalone generatoren (eventueel i.c.m. andere maatregelen). Deze oplossingen zijn alleen mogelijk wanneer hier voldoende dekking voor is en wanneer hier voldoende milieuruimte voor is.

6. Impact op (deel)opgaven

6.1 Stadsbedrijven

De elektrificatie van het wagenpark van stadsbedrijven is voor 80% gereed. De laatste 20% van de voertuigen betreft de zwaardere voertuigen zoals vuilniswagens. Dat is een moeilijke groep om te elektrificeren omdat deze veel stroom gebruiken. De aansluiting op de gemeentewerf heeft slechts capaciteit voor het laden van een zeer beperkt aantal zware voertuigen die nu nog op diesel rijden. Verhoging van de capaciteit van de aansluiting is niet mogelijk en daarom wordt een deel van de voertuigen toch in diesel aangekocht. Daarnaast wordt onderzocht hoe met een congestieverzachter (gasgenerator) in de volgende fase van de vervanging toch maximaal geëlektrificeerd kan worden.

Een aansluitstop heeft daarnaast consequenties voor de beoogde nieuwbouw op de Tractieweg en tijdelijke huisvesting tijdens deze nieuwbouw. De locatie aan de Tractieweg is verouderd en heeft de grenzen bereikt van uitbreiding (van personeel, wagenpark etc.) om de groei van de stad op te vangen. Het is bovendien steeds lastiger om te blijven voldoen aan wet- en regelgeving. De precieze consequenties worden nog geïnventariseerd.

Gemalen, afvalinzameling en andere assets

Voor het plaatsen van nieuwe verkeersregelinstallaties of openbare verlichting in de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met lange doorlooptijden van de aanvragen en de mogelijkheid dat aanvragen bij een harde aansluitstop worden afgewezen. Nieuwe rioolgemalen kunnen bij een aansluitstop niet worden aangesloten op het stroomnet. Daardoor moet er met een dieselgenerator gewerkt worden. Assets die aan het einde van hun levenscyclus zijn en niet worden vervangen of gerenoveerd, kunnen daarnaast een hogere stroomafname geven. De impact op renovatie van bestaande gemalen is gering: nieuwe pompen hebben een hogere efficiënte op energieverbruik (eventuele verzwaring van gemalen door nieuwbouw is hierin niet meegenomen.

De impact op afvalinzameling is op te vangen. Op de planning staat de realisatie van minstens 200 perscontainers in de komende 5 jaar. Zonder aansluiting op het stroomnet, zal er uitgeweken moeten worden naar (tijdelijke) conventionele (en minder efficiënte) ondergrondse containers en bovengrondse containers. Gevolg is dat plaatsing zal vertragen (vanwege impact in openbare ruimte) en de werkdruk toeneemt op afvalinzameling. Voor het plaatsen van nieuwe verkeersregelinstallaties of openbare verlichting in de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met lange doorlooptijden van de aanvragen en de mogelijkheid dat aanvragen bij een harde aansluitstop worden afgewezen.

Handelingsperspectief

Het opvangen van de impact van netcongestie heeft impact op de bedrijfsvoering van Stadsbedrijven en brengen meerkosten met zich mee (denk aan onderzoeken, tijdelijke oplossingen en minder efficiënt werken). Uitbreiding van energielevering kan met een gasgenerator doorgang vinden: deze mogelijkheid wordt momenteel onderzocht. Mogelijk moeten onderdelen van Stadsbedrijven op de Tractieweg 'losgeknipt' worden, waarbij bijv. het wagenpark inzameling afval naar een tijdelijke locatie verplaatst wordt. Daar zou een energieplein (generators, laders, batterij) soelaas kunnen bieden om het wagenpark op te laden. De financiële impact hiervan is onderwerp van nader onderzoek. Al deze maatregelen zijn echter noodzakelijk om de impact van de aansluitstop op (de werkzaamheden) Stadsbedrijven zoveel mogelijk te beperken.

6.2 Mobiliteit

Deelvervoer

Met ingang van januari 2025 mogen nieuw toe te voegen deelauto's geen schadelijke stoffen uitstoten (zero-emissie, oftewel ZE). Vanaf januari 2027 geldt dat geen enkele deelauto schadelijke stoffen mag uitstoten. Om voldoende laadinfra te hebben voor deze elektrische voertuigen, worden er laadpalen geplaatst voor (deel)auto's. Bij een aansluitstop, kunnen de deelauto's die gebruik maken van een plaats waar nog geen laadpaal staat, niet opladen op desbetreffende plek.

Voor alle bestaande vaste deelauto parkeerplaatsen zijn laadpalen geplaatst of in voorbereiding. Hetzelfde geldt voor nieuwe deelauto's die we verwachten te plaatsen op korte termijn. De verwachting is dat deze laadpalen vóór januari 2027 opgeleverd zijn. We zoeken naar oplossingen om bij een aansluitstop ook laadinfra te realiseren voor nieuwe deelauto's vanaf 2027, zoals de beheersmaatregelen genoemd onder Laadinfrastructuur. Ook onderzoeken we andere mogelijkheden zoals de inzet van bestaande publieke laadpalen voor vaste deelauto parkeerplaatsen. We zijn hierover met de deelauto aanbieders in gesprek en monitoren de ontwikkelingen.

Laadinfrastructuur

Er worden per maand ongeveer 40 nieuwe publieke laadpalen geplaatst. Op alle publieke laadpalen wordt al netbewust geladen. Een harde aansluitstop betekent geen verdere realisatie van laadpalen. Er zijn twee mogelijkheden om toch verder te kunnen met het plaatsen van laadpalen:

1. Er lopen gesprekken met Stedin over de mogelijkheid de plaatsing bij een aansluitstop mogelijk te maken met laadpalen die in de piek geen vermogen vragen.
2. Het is mogelijk laadpalen te plaatsen achter bestaande meters. Dat kan bijvoorbeeld vanuit een reeds bestaande laadpaal of bijvoorbeeld vanuit gemeentelijke assets zoals ondergrondse afvalcontainers.

Als het niet of onvoldoende lukt om deze beheersmaatregelen uit te voeren valt de ontwikkeling van laadinfrastructuur stil. Hiermee komt de geloofwaardigheid van ZE zones en de gemeentebrede ZE-zone vanaf 2030 in het geding. Ook zijn afspraken gemaakt met deelauto-aanbieders over de elektrificatie van de deelauto's die we mogelijk niet na kunnen komen. De transitie loopt hierdoor vertraging op, de luchtkwaliteit blijft langer slechter waardoor doelen voor luchtkwaliteit niet worden behaald en de steun voor beleid neemt af.

Financieel heeft het niet plaatsen van laadpalen impact op de concessie-inkomsten die lager kunnen uitvallen dan geraamd. Dit gaat over 1 tot 5 ton per jaar. Daarnaast is er een team van circa 3 fte betrokken blij de plaatsing van laadinfrastructuur in de publieke ruimte die mogelijk minder werk gaat hebben.

6.3 Vergunningen, Toezicht en Handhaving

De resultaten van VTH, in het speciaal van vergunningen, zijn afhankelijk van de aanvoer van aanvragen omgevingsvergunning en van de wettelijke mogelijkheden om deze te kunnen vergunnen. Op dit moment bestaat de portefeuille uit aanvragen overeenkomstig het MPR, de werkvoorraad van VGU, losse aanvragen vanuit de markt en de standaard kleine aanvragen.

De kleine aanvragen (inkomsten jaarlijks ca. € 1,5-2 miljoen) ondervinden geen negatieve gevolgen van de aansluitstop en kunnen behandeld worden. Voor de overige aanvragen (inkomsten jaarlijks ca. € 19-20 miljoen) geldt dat de vergunning afhankelijk is van de regelgeving waaraan de congestieverzachters getoetst worden. Wordt de regelgeving niet ten gunste van de woningbouwontwikkelingen aangepast, dan zal het overgrote deel van de grotere aanvragen niet tot een vergunning kunnen komen. Daarmee zal de begroting van VTH dus onder grote druk komen te

staan. Naast de inkomstenderving zullen ook kosten gemaakt worden om de bedrijfsvoering aan te passen op veranderingen als gevolg van netcongestie.

Gedurende het jaar zal duidelijker worden welke aanvragen binnen gaan komen, hoeveel aanvragen er vergund kunnen worden en hoeveel initiatieven niet de stap hebben kunnen maken van ontwikkeling bij Ruimte/VGU naar uitvoering bij VTH. Het bovenstaande is natuurlijk afhankelijk van de ingang van de aansluitstop. Mochten de aanvragen onbelemmerd vergund kunnen worden tot de aansluitstop, dan is het negatieve effect op de begroting daarmee in verhouding.

Handelingsperspectief

Om te kunnen blijven vergunnen met congestieverzachters is ruimte nodig in normering wet- en regelgeving (beleid) op landelijk niveau. Verruiming van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), daaronder de BENG-eisen op basis van de NTA 8800 berekening en het Besluit activiteiten leefomgeving (BAL (milieu aspecten, waaronder stikstof). Ook zijn er mogelijkheden om de besluitvorming van het college te mandateren naar de wethouder. Daarnaast ziet VTH een kans ontstaan om een verbeterde signaleerrol op te pakken binnen de keten van Ruimte. Bijvoorbeeld om verschillende aanvragen voor congestieverzachters binnen een gebied te clusteren en tot een totaal oplossing voor het gebied te komen waardoor meerdere woningen en voorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt een verschuiving verwacht van vergunningswerk naar congestieverzachters. Hiervoor is lobby op meer ruimte voor normering wet- en regelgeving noodzakelijk.

6.4 Economie

De gemeente Utrecht is een van de meest dynamische en productieve stedelijke economieën van Nederland. De stad combineert een sterke kennis- en dienstensector met een centrale logistieke positie, een omvangrijke zorg- en onderwijsinfrastructuur en een groeiende hightech maakindustrie (Utrecht Monitor). Deze combinatie maakt Utrecht bijzonder gevoelig voor netcongestie: vrijwel alle groeidomeinen leunen op verdere elektrificatie en digitalisering.

Landelijke analyses laten zien dat de maatschappelijke kosten van netcongestie nu al oplopen tot meerdere miljarden euro per jaar, met een bredere bandbreedte tot tientallen miljarden wanneer ook gemiste transitie- en systeemvoordelen worden meegerekend (BCG; Ecorys). De belangrijkste kostencategorieën zijn:

- Uitgestelde of afgeblazen investeringen
- Productieverlies en lagere economische groei
- Hogere operationele kosten
- Vertraging van elektrificatie en verduurzaming
- Gemiste CO_2reductie- en systeemvoordelen

Recente cijfers uit de *Prinsjesdag Peiling 2025* van VNO-NCW en MKB-Nederland laten daarnaast zien dat netcongestie en hoge energiekosten in toenemende mate een structurele belemmering vormen voor bedrijven in Nederland. In vrijwel alle sectoren is het aandeel bedrijven dat problemen ervaart met de toegang tot het elektriciteitsnet in 2025 aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2024. In de energiesector nam dit toe van 39% naar 59%, in vastgoed van 35% naar 49% en in de bouw van 31% naar 43%. Ook in transport en logistiek (32% naar 40%) en de (maak)industrie (30% naar 39%) is sprake van een duidelijke verslechtering. Zelfs sectoren die traditioneel minder elektriciteitsintensief zijn, zoals informatie en communicatie (3% naar 12%) en cultuur, sport en recreatie (12% naar 22%), rapporteren een sterke toename. Netcongestie is dus een breed economisch knelpunt dat zowel grote als kleinere bedrijven raakt.

Economische schade

Op basis van de nationale schade-inschattingen t.a.v. netcongestie (BCG; Ecorys), het aandeel van de provincie Utrecht in het nationale bbp (9,47%; 2024), het aandeel van de gemeente Utrecht in de provinciale economie (25–30%; Utrecht Monitor) en een correctiefactor die rekening houdt met de reeds aanwezig (energie intensieve) industrie en eventuele vermindering van efficiëntie van de dienstensector (waar geen sprake is van een stilstand) komt de jaarlijkse economische schade voor de gemeente Utrecht uit op: **€75–225 miljoen per jaar..** Dit betreft de huidige economische schade als gevolg van een wachtlijst voor grootverbruiksaansluitingen. De impact van een totale aansluitstop valt hoger uit.

Het gevolg van netcongestie en welk mechanisme in werking treedt, verschilt per sector. Voor 6 sectoren wordt in de volgende tabel indicatief aangegeven wat het mechanisme is dat optreedt bij netcongestie en/of een aansluitstop.

Sector	Mechanismen
Zakelijke diensten & ICT	Uitgestelde kantoorontwikkeling en uitbreiding digitale infrastructuur
Logistiek, handel & mobiliteit	Duurdere logistiek, vertraagde elektrificatie, OV-kosten
Overheid, onderwijs & zorg	Vertraagde verduurzaming, hogere energiekosten, uitgestelde uitbreiding van labs en gebouwen
Industrie & maakbedrijven	Uitgestelde elektrificatie, productieverlies
Detailhandel & winkelgebieden	Vertraagde verduurzaming, hogere operationele kosten
Horeca & leisure	Vertraagde elektrificatie, hogere kosten door (inefficiënte) noodoplossingen
Overall	Gemiste of vertraagde bedrijfsinvesteringen, Rem op digitalisering en ICT-intensieve groei

Aannames en aanpak bepalen economische schade
De bandbreedte van de nationale schade inschattingen is zeer groot en niet bedoeld voor exacte berekeningen, de BBP niets zegt over o.a. de (lokale) afhankelijkheid van netcapaciteit, sommige economische activiteiten regionaal zijn, sectorstructuren verschillen binnen de provincie Utrecht en de impact verschilt per locatie, aanwezige aansluiting, timing en type project. Er is daarom gewerkt met (arbitraire) factor die de congestiedruk weergeeft. Hierdoor heeft een verdere detaillering naar lokale schaal een grotere onzekerheid.

Er is gewerkt met een top-down macro economisch (nationaal>provincie>gemeente) en bottom up (sector > mechanisme > economische schade). De uitkomst voor de gemeente Utrecht is dan ook een benadering en geen exacte uitkomst. De conclusie is dat netcongestie en een aansluitstop een groot effect zal hebben op de economie van de stad.

Economische impact op de OZB

Bij een aansluitslop komen er geen/minder nieuwe bedrijfspanden bij (tegenvallende vastgoedontwikkelingen). Ook kunnen door netcongestie minder panden verduurzamen/gasloos gemaakt worden. Dat kan negatieve invloed hebben op de waarde van de panden. Anderzijds kan het zijn dat door de aanwezigheid van een elektriciteitsaansluiting en de verwachte toenemende krapte op de bedrijfsruimtemarkt, bestaande bedrijfspanden met een stroomaansluiting juist meer waard worden. We veronderstellen dat deze twee effecten elkaar opheffen.

Een aansluitstop zal impact hebben op de ontwikkeling van (nieuwe) werkgebieden die in de planning zitten. Het kan gaan om uitstel, maar deels ook om afstel. De precieze impact is nu niet te bepalen. Op basis van een inschatting komen we met de huidige OZB-tarieven (dus ook geen inflatiecorrectie komende jaren) en huidige gemiddelde aankoopprijzen voor bedrijfs- en kantoorpanden (dus ook hier geen inflatiecorrectie of stijging) op een bandbreedte van 20 tot 45 miljoen gemiste OZB inkomsten uit niet-woningen, verspreid over de komende 5 tot 20 jaar.

In deze berekening is geen rekening gehouden met bestaande bouwgrond (want daar wordt ook OZB over geheven) en niet met incidentele niet-gerealiseerde niet-woningen, zoals b.v. winkels in grote ontwikkelgebieden. Dit leidt mogelijk tot extra gemiste inkomsten.

Effecten op banen en inwoners

Netcongestie raakt de Utrechtse arbeidsmarkt breed, omdat het niet alleen de groei van bedrijven belemmert, maar ook de werking van publieke voorzieningen en het dagelijks leven van inwoners beïnvloedt. Het EIB rapport Actualisatie en regionalisatie bedrijfstakramingen laat zien dat Utrecht normaal gesproken sterke banengroei kent in sectoren als zorg, onderwijs, logistiek, MKB diensten en techniek. Door netcongestie worden investeringen uitgesteld, uitbreidingen vertraagd en processen minder efficiënt ingericht. Omgerekend met de EIB norm van €80.000–100.000 toegevoegde waarde per baan betekent dit dat 750–2250 banen per jaar niet of later ontstaan. Dit raakt niet alleen kennisintensieve functies, maar juist ook brede groepen werknemers in logistiek, retail, horeca, zorg, onderwijs en techniek.

Naast de algemene analyse zijn er ook concrete voorbeelden van bedrijven voor wie netcongestie een belangrijke reden is om zich niet in Utrecht te willen vestigen of ontwikkelen. Een kenmerkend voorbeeld hiervan is de vestiging van een Amerikaans celtherapiebedrijf, waar 500 potentiële banen mee gemoeid waren, voor wie netcongestie een hoofdreden was om zich niet in Utrecht te vestigen. Daarbij geeft de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij aan dat netcongestie in verschillende sectoren de hoofdreden is dat projecten rondom de vestiging van maatschappelijk- en economisch interessante bedrijven geen doorgang vinden.

De maatschappelijke impact is daarmee veel breder dan alleen economische groeivertraging. In de logistiek en detailhandel stijgen operationele kosten, wat banen onder druk zet en de betaalbaarheid van diensten beïnvloedt. Voor het MKB — de grootste werkgever van Utrecht — zorgt onzekerheid over aansluitcapaciteit in steeds meer sectoren voor uitstel van investeringen, minder innovatie en tragere personeelsgroei. Innovatieve economische ontwikkeling vertraagd doordat toonaangevende organisaties zich niet in Utrecht kunnen vestigen. Ook inwoners merken hiervan de gevolgen: naast een lagere groei van banen zien zij een langzamere uitrol van laadinfrastructuur, hogere kosten bij publieke voorzieningen en minder snelle modernisering van sport en cultuuraccommodaties. Daarmee wordt netcongestie een structurele rem op zowel economische kansen als maatschappelijke kwaliteit, met effecten die voelbaar zijn voor vrijwel alle groepen in de stad.

6.5 Sociaal Domein (Maatschappelijke Ontwikkeling)

Directe impact van een aansluitstop

Door realisatie van onvoldoende nieuwe tijdelijke en vaste woonplekken ontstaat stagnatie van uitstroom, bijvoorbeeld uit maatschappelijke opvang, vrouwenopvang, beschermd wonen, jeugdzorg, of van statushouders en Oekraïense ontheemden.

Andere (woon)voorzieningen die onder druk komen:

- Realisatie van inclusieve en toegankelijke voorzieningen in de wijk;
- Levensbestendige woningen voor ouderen;
- Huisvesting voor scholen;
- Sportfaciliteiten;

- Verduurzaming van maatschappelijk vastgoed en sportaccommodaties;
- Verduurzaming van vastgoed van onze zorgpartijen.

Indirecte gevolgen

- Verlengde verblijfsduur in opvanglocaties en daarmee hogere kosten per zorgtraject.
- Meer druk op ambulante zorg (stijging van de zorgvraag) door stagnatie in de verblijfszorg.
- Toename van dakloosheid en druk op maatschappelijke opvang en vrouwenopvang. Dakloosheid leidt tot meer kosten voor andere organisatieonderdelen en ook tot meer maatschappelijke kosten.
- Door stagnatie beschermd wonen ook stagnatie in de GGZ-zorg. Dit leidt tot hogere zorgkosten (maatschappelijke kosten).
- Risico dat de taakstelling huisvesting statushouders niet wordt gehaald.
- Het aantal mensen in echtscheiding dat noodgedwongen bij elkaar woont, zal stijgen met mogelijke gevolgen voor jeugdzorg, dakloosheid en huiselijk geweld.

Betaalbaarheid onder druk

Waar de bouw door kan gaan met behulp van netbewuste bouw (+€5.000 euro per woning) en/of congestieverzachters (+€2.000 euro per woning), brengt dit extra kosten met zich mee en zet het aandeel betaalbare woningen onder druk. Vooral lage en middeninkomens en kwetsbare doelgroepen worden hierdoor geraakt, omdat hun financiële buffers en alternatieven beperkt zijn. De ongelijkheid op de woningmarkt neemt toe en meer mensen zullen niet passend wonen (te groot of te klein), verder van werk of studie, langer inwonen of niet zelfstandig kunnen worden.

De maatschappelijke gevolgen zitten vooral dat het jongeren en kwetsbare groepen raakt en kan leiden tot toenemende polarisatie, competitie om schaarse middelen, verminderde sociale cohesie, meer (verborgen) dakloosheid, overlast en een toename van demonstraties vanuit maatschappelijke onvrede.

6.6 Culturele Zaken

Een aansluitstop heeft impact op twee beleidsdoelen. Namelijk de realisatie van nieuwe culturele voorzieningen en de realisatie van werkruimten voor de culturele en creatieve sector. Een aansluitstop leidt ertoe dat nieuwe en vernieuwde culturele voorzieningen en werkruimten niet of later gerealiseerd kunnen worden. Of dat als een voorziening wel kan worden gerealiseerd, er sprake zal zijn van meerkosten door tijdelijke energievoorzieningen (aggregaten/batterijen).

Het gevolg van een vertraging, afstel of meerkosten is dat het cultureel voorzieningenniveau geen gelijke tred houdt met de bevolkingsgroei. Dat leidt automatisch tot verschraling van het aanbod. Door verminderde voorzieningen in groeiende wijken, neemt de druk op bestaande locaties toe en ontstaat er risico op ongelijke kansen. Daarnaast is het niet ondenkbeeldig dat culturele partijen, kunstenaars en creatieve bedrijvigheid zullen wegtrekken door onzekerheid en langere wachttijden.

De financiële impact is benoemd bij VGU en Gebiedsontwikkeling. Hierbij ontstaat een spanningsveld om te investeren in culturele infrastructuur versus de algehele gebiedsontwikkeling.

Handelingsperspectief

Mogelijkheden om nadelige effecten te beperken liggen op het vlak van fasering van projecten, een soberder oplevering of binnen bestaande aansluitingen blijven. Ook tijdelijke energieoplossingen (batterijen) zijn een optie (waar financieel haalbaar). Daarnaast is er een mogelijkheid om alternatieve locaties te benutten waar bestaande aansluitingen ruimte bieden en lopen er verkenningen om bestaande locaties te verlengen of her te bestemmen om vertraging te beperken. De verwachting is echter, dat dit hooguit leidt tot beperkte voortgang op prioritaire projecten.

6.7 Wijken en PBZ

Een aansluitstop leidt voor Wijken en Publiekzaken alleen tot indirecte effecten: het zorgt voor verstoring bij inwoners (zie hoofdstuk impact op inwoners en beroepsgroepen) en daarmee tot een (toenemende) hulpvraag in de eerstelijnsfunctie van wijkbureaus en het KCC. De gemeente Utrecht heeft voor de aansluitstop echter geen directe verantwoordelijkheid, dus zal voor veiligheidstaken doorverwijzen naar de politie.

Wel is er een ander indirect effect op de zelfredzaamheid, namelijk het risico op een grotere tweedeling in de stad tussen kansarme buurten en welvarende buurten.

6.8 Ambities gemeente Utrecht

Er is een duidelijk spanningsveld tussen de ambities op voor een klimaatvriendelijke stad en duurzame bereikbaarheid versus doelstellingen waarbij nieuwbouw en renovaties bijdragen aan het realiseren van (andere) gemeentelijke ambities in bijvoorbeeld het sociaal domein. Om al die ambities te behalen is meer elektriciteit nodig en dus meer en zwaardere aansluitingen.

- Gemeente Utrecht kan een belangrijke bijdrage leveren aan de aanpak van netcongestie door focus en samenhang aan te brengen in haar beleidsmatige keuzes. Hierbij kan gedacht worden aan kiezen voor bijvoorbeeld netbewuste bouw en voortgang van woningbouwprojecten. Scenario's in zo'n richting kunnen een brug slaan tussen ambities en realisatie.
- De stad heeft ook komende jaren een aantrekkelijk vitaal perspectief op kwalitatieve ontwikkeling nodig. Netcongestie is daarbij op veel maatschappelijke terreinen een grote uitdaging maar biedt ook de kans om als Utrecht koploper te zijn in het vormgeven van een toekomstbestendige netbewuste leefomgeving. De crisis zal op enig moment opgelost worden maar de wens om een duurzame toekomst te realiseren blijft. Het formuleren van de bijpassende scenario's kan helpen om komende jaren de ontwikkeling van de stad richting te geven.

Bovengenoemde punten zijn belangrijk om de daadwerkelijke impact te bepalen. Op basis van deze afweging komen de verschillende dilemma’s op beleid, strategie en taakstelling naar voren.

- De **Stikstofwet** (Wet stikstofreductie en natuurverbetering) moet (tijdelijk) worden verruimd. Het effect hiervan is dat er meer mogelijk is aan netcongestieverzachters die impact hebben op stikstof, zoals gasgeneratoren of langer toestaan van emissie voertuigen binnen de gemeente. Hiervoor is Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) verantwoordelijk. Vanuit Utrecht is een actieve lobby richting het rijk noodzakelijk (crisiswet).

7. Impact op de stad

De belangrijkste focus van deze impactanalyse zit op de impact van gebiedsontwikkeling en de maatschappelijke opgave die de gemeente raken. Daarnaast zijn er nog een aantal algemene gevolgen voor de stad.

7.1 Impact op inwoners

Wanneer het elektriciteitsnet in een wijk vol raakt, merken inwoners dit steeds vaker in hun dagelijkse routine. Eén van de meest voelbare gevolgen is dat omvormers van zonnepanelen op zonnige dagen automatisch uitschakelen wanneer het net geen teruglevering meer aankan. De zonne-energie die wordt opgewekt, kan dan niet worden gebruikt of teruggeleverd. Ook ontstaan er langere wachttijden voor nieuwe aansluitingen; voor nieuwbouwwoningen of grote renovatieprojecten kan het daardoor langer duren voordat een definitieve stroomaansluiting beschikbaar komt (zie hoofdstuk Gebiedsontwikkeling).

Daarnaast ontstaan er belemmeringen bij het verduurzamen van woningen. Huiseigenaren die willen overstappen op meer elektrische toepassingen (bijvoorbeeld warmtepompen) hebben soms een zwaardere aansluiting nodig. Als deze niet kan worden geleverd door netcapaciteitsproblemen, vertraagt dit de verbouwing en de verduurzaming van de woning. Huizen die na 2010 zijn gebouwd hebben doorgaans al een zwaardere aansluiting en ervaren deze problemen meestal niet.

Ook laden elektrische auto's niet overal even snel. In bepaalde Utrechtse wijken worden publieke laadpalen tijdens de avondpiek tussen 16.00 en 21.00 uur bewust minder krachtig aangestuurd om overbelasting te voorkomen.

Naast de gevolgen in en om de woning zijn er bredere maatschappelijke effecten die het dagelijks leven kunnen beïnvloeden. De woningbouw in de regio loopt vertraging op omdat nieuwe woonwijken pas kunnen worden opgeleverd wanneer de netbeheerder voldoende transportcapaciteit kan garanderen (zie hoofdstuk Gebiedsontwikkeling). Lokale voorzieningen zoals scholen, sportaccommodaties, culturele instellingen of supermarkten kunnen soms niet uitbreiden of openen door een stop op nieuwe aansluitingen.

Om het elektriciteitsnet te verzwaren moet er bovendien op veel plekken worden gegraven voor nieuwe kabels en komen er extra transformatorhuisjes. De aanleg leidt in woonwijken tot tijdelijke overlast.

7.2 Relatie met projectontwikkelaars

Ontwikkelende partijen, zowel corporaties als ontwikkelaars van woningen of commerciële voorzieningen, maar ook bedrijven die willen uitbreiden of verduurzamen, zijn allemaal afhankelijk van een nieuwe en/of zwaardere aansluiting. De gemeente is weliswaar niet verantwoordelijk voor de verlening van een aansluiting, maar de gemeente is wel afhankelijk van deze partijen om ontwikkelingen en ambities tot stand te brengen. Stilvallen van deze ontwikkelingen raakt de stad op verschillende manieren zoals in vorige hoofdstukken beschreven.

Een aansluitstop kan als een groot risico ervaren worden voor de investeringen van ontwikkelende partijen. Kosten maken zonder zicht op een aansluiting kan ertoe leiden dat er geen investeringsbeslissingen worden genomen. Dat heeft effect op de uitgifte van grond door de gemeente, maar heeft ook een effect op de plankosten bij private initiatieven.

Handelingsperspectief is het belangrijkste voor deze partijen. Dat kan toezien op de tijdelijkheid, bijvoorbeeld zekerheid dat na een aantal jaar projecten wel weer aangesloten kunnen worden. Dan kunnen partijen rekening houden met de planning tussen netcongestie en hun project. Anderzijds gaat

het om handelingsperspectief met netcongestie. Wat kan er wel en wat moet er gebeuren om een project wel aangesloten te krijgen?

In geval van binnenstedelijke herontwikkelingen kan het betekenen dat eigenaren tijdelijke huurcontracten verlengen of een andere functie die wel past verkiezen boven grootschalige herontwikkeling. Dan kan woningbouw op de lange baan geschoven worden en komt een deel van de woningbouwopgave in gevaar gezien we sterk afhankelijk zijn van dit type ontwikkelingen om voldoende woningen per jaar in aanbouw te nemen.

De gemeente vervult vooral een faciliterende/ ondersteunende rol naar partijen om comfort te bieden bij de mogelijkheden om projecten wel aangesloten te krijgen in tijden van netcongestie.

7.3 Impact op beroepsgroepen

Voor beroepsgroepen die afhankelijk zijn van uitbreiding, elektrificatie of sterke groei van energie-intensieve activiteiten heeft een aansluitstop directe gevolgen, zowel praktisch als economisch.

Bouwsector en vastgoedontwikkeling

Een aansluitstop veroorzaakt aanzienlijke vertraging in de bouw. Naast de hierboven genoemde impact op de relatie met projectontwikkelaars kan het volgende algemeen benoemd worden. Bouwplaatsen hebben vaak tijdelijke aansluitingen nodig en nieuwbouwprojecten worden niet opgeleverd zonder definitieve stroomvoorziening. Voor aannemers, uitvoerders, projectleiders en installateurs betekent dit stilstand op de bouwplaats, langere projectlooptijden en hogere kosten. Ook de werkvoorraad van bouwvakkers wordt minder voorspelbaar, omdat projecten abrupt kunnen stilvallen.

Installateurs en energie technische beroepen

Installateurs van zonnepanelen, warmtepompen en laadpalen ervaren forse beperkingen wanneer een wijk of bedrijventerrein onder een aansluitstop valt. Nieuwe installaties kunnen niet altijd worden aangesloten op het net waardoor projecten worden uitgesteld of zelfs helemaal niet doorgaan. Dit leidt tot omzetverlies en langere wachtrijen voor klanten. Doordat klanten hun duurzame plannen moeten pauzeren, verschuift de vraag, wat de branche onzeker en moeilijk voorspelbaar maakt.

Horeca, supermarkten en retail

Hotels, cafés, restaurants en winkels willen steeds vaker elektrisch koken, efficiënter koelen of uitbreiden met elektrische apparatuur. Een aansluitstop voorkomt dat een zwaardere aansluiting wordt geleverd, waardoor modernisering wordt vertraagd. Voor horecaondernemers die willen uitbreiden of verbouwen kan dit betekenen dat een nieuwe keuken, extra koelcapaciteit of een terras met elektrische verwarming niet gerealiseerd kan worden. Supermarkten en kleinere voedselverwerkende bedrijven hebben een stabiele stroomvoorziening nodig voor koeling, diepvries en automatisering. Bij een aansluitstop kan geplande uitbreiding van koelinstallaties worden tegengehouden. Retailers lopen tegen hetzelfde probleem aan bij renovaties of uitbreiding van winkeloppervlak.

Logistieke beroepen

De logistieke sector wil versneld overstappen op elektrische voertuigen. Een aansluitstop maakt het, met name voor zwaar vervoer (vracht) moeilijker om voldoende laadpunten te installeren of om bestaande laadinfrastructuur te verzwaren. Voor de bestelvoertuigen is dit probleem bij veel MKB-ers minder groot vanwege de minder grote accu's van bestelvoertuigen (vergelijkbaar met die van personenauto's). Ondernemers met grote aantallen bestelwagens kunnen uiteraard wel problemen ondervinden bij het (verder) verschonen van hun vloot. Toch zijn er ook oplossingen, ondernemers kunnen voor ZE-zones ontheffing aanvragen en ook voor laadinfrastructuur zijn er mogelijk oplossingen (Zie bij :”laadinfrastructuur"). Mochten deze oplossingen tijdig worden ingezet, dan

kunnen chauffeurs, logistieke planners en fleetmanagers door de aansluitstop hinder ondervinden bij het doorlopen van de transitie naar uitstootvrije mobiliteit, het bedienen van ZE-zones en het bedienen van klanten die een “groene logistiek” eisen.

Sport, zorg en maatschappelijke organisaties

Zorgcentra, scholen, sportclubs en welzijnsorganisaties lopen vast bij verduurzamingsplannen zoals het installeren van warmtepompen, ventilatiesystemen of elektrische verwarmingsoplossingen. Ook plannen voor laadvoorzieningen voor medewerkers en bezoekers kunnen niet doorgaan. Dit leidt tot verouderde infrastructuur en een lagere kwaliteit van dienstverlening, wat het werk van zorgverleners, begeleiders en sportinstructeurs direct beïnvloedt.

De grote ziekenhuizen in de stad ondervinden op dit moment geen beperkingen door de aansluitstop. Wel staan er in de toekomst uitbreidingen gepland waarbij zwaardere elektrische aansluitingen, stadswarmte en of aardgas nodig zijn. Over de uitbreiding en de mogelijkheden voor (alternatieve) warmte- en elektriciteitsvoorzieningen vinden al gesprekken plaats met Stedin en hierover is contact met de gemeente Utrecht.

Agrarische beroepen

Een aansluitstop beperkt de mogelijkheid om kassen en machines te moderniseren of uit te breiden. Agrariërs kunnen hierdoor minder efficiënt produceren, moeilijker verduurzamen en lopen financiële risico’s omdat omschakeling naar elektrische systemen niet mogelijk is.

Kleine ondernemers en ambachtelijke beroepen

Ambachtelijke ateliers, kapperszaken, bakkerijen, nagelstudio’s en andere kleine ondernemers merken dat hun uitbreidingsplannen moeten worden uitgesteld. Een extra oven, een warmtepomp, een nieuwe airco of meer werkplekken die extra stroom vereisen, kunnen zonder aansluitverzwaring niet worden gerealiseerd. Dit raakt vooral zelfstandigen die afhankelijk zijn van schaalvergroting om hun inkomen te verbeteren.

8. Impact eigen organisatie

Uit een eerste analyse blijkt dat de aansluitstop circa 20% van de geprogrammeerde woningen kan raken. Dit kan vertraging betekenen, maar ook het stilvallen van een project. Daarom is het noodzakelijk om scherp te kijken naar welke projecten doorgang kunnen vinden. Verder onderzoek naar de gevolgen van netcongestie, extra inzet op projecten die doorgaan en het (tijdelijk) afronden of vertragen van projecten vragen extra inzet. Daarnaast vragen (tijdelijk) stil gevallen projecten minder inzet en is het daarmee van groot belang om zorgvuldig te anticiperen om nadelige effecten zoveel mogelijk te voorkomen.

8.1 Personele gevolgen

Voor projecten die stilvallen is minder capaciteit nodig. De uitval van circa 20% van de gebiedsontwikkeling raakt onder meer de organisatieonderdelen Ruimte, VTH, VGU, Stadsbedrijven/ Stadsingenieurs. Medewerkers die werken aan categorie C projecten kunnen mogelijk ingezet worden om de inzet van de flexibele schil of natuurlijk verloop bij projecten die wel verder gaan met de voorbereiding te verkleinen/op te vangen. Dit is afhankelijk van beschikbare kennis en expertise. Op het sociaal domein wordt t.a.v. personeel geen (grote) impact verwacht behalve bij de afdeling(en) die bezig zijn met de doorstroming op de woningmarkt (die wordt complexer). Ondanks de uitval blijft de planvoorraad voor 2026–2030 voldoende en wordt verwacht dat jaarlijks tussen de 2.300 en 3.000 woningen gerealiseerd kunnen worden. Voor een deel van de projecten blijft extra inzet nodig, die kan worden ingevuld vanuit de Utrechtse Aanpak (PPT Lunchlezing Utrechtse Aanpak woningbouw.pptx). Tussen 2028 en 2030 moet worden ingezet op voldoende planvoorraad voor de periode 2031–2033. De beleidsmatige productieafspraken met het Rijk en de regio blijven daarbij leidend.

Voor projecten die doorgaan zijn extra inspanningen nodig. Dit komt door de noodzaak tot maatwerk, heronderhandeling van plannen en contracten, aanvullende tenderprocedures, het actualiseren van financiële ramingen en het herontwerpen van stedenbouwkundige plannen binnen hun omgeving. Daarnaast moeten creatieve oplossingen worden ontwikkeld om projecten alsnog haalbaar te maken, inclusief energieadvies en -oplossingen en eventuele aanpassing van beleidskaders. Zolang er sprake is van netcongestie zijn medewerkers nodig die zich continu bezighouden met de regie, coördinatie, afstemming en de beheersing om de impact van netcongestie op te vangen, daarnaast zal elke opgave wellicht ook specifieke specialisten nodig hebben. Tot slot zal er sprake zijn van intensievere lobby en samenwerking met overheden en zal mogelijk externe financiering aangevraagd moeten worden. Dit vraagt om extra inzet van juristen, planeconomen, projectleiders, grondzakenadviseurs, energieadviseurs en ontwerpers openbare ruimte.

De impact van netcongestie ontwikkelt zich op dit moment grillig maar geleidelijk. Dat geldt ook voor de mogelijke gevolgen voor de organisatie. De eerste merkbare effecten worden op basis van de huidige projectplanning verwacht tussen 2028 en 2030. Dat komt doordat veel projecten die eerder starten naar verwachting nog kunnen doorgaan, terwijl vanaf circa 2030 weer meer zicht ontstaat op aansluitmogelijkheden. De tijdelijke terugval in start bouw lijkt daardoor met name in deze periode op te treden, al kan een lagere inzet op planvorming een meer langdurig effect hebben.

Handelingsperspectief

Om tijdig te anticiperen op veranderingen in de capaciteitsvraag zijn verschillende maatregelen mogelijk, zoals het afbouwen van inhuur/omgaan met de flexibele schil, omgang met natuurlijk verloop, anticyclisch aannamebeleid, detachering van medewerkers in de regio (zoals bij een eerdere vastgoedcrisis) en ondersteuning bij bredere inzetbaarheid van medewerkers. Aangezien het nog niet duidelijk is welke effecten netcongestie exact zal hebben is het ook mogelijk dat er meer capaciteit nodig is. Die directe behoefte is nu al wel berekend is, is ongeveer 5,5 FTE aan adviseurs vanwege toenemende vragen verduurzaming in relatie tot netcongestie. Wat het exacte effect per afdeling is en welke maatregelen het gewenste effect hebben vraagt verder onderzoek.

De huidige cijfers m.b.t. uitstroom en inhuur staan in onderstaande tabel:

	Uitstroom eigen verzoek (dec 2025)	Uitstroom eigen verzoek (2025)	Mogelijk toekomstige uitstroom (2026-2030)	Inhuur op 31 jan 2026
Gemeente Utrecht	5,4%	323	514 (AOW) 102 (contract bepaalde tijd)	7,9%
Fysiek domein	ca. 6%	198	265 (AOW) 225 (contract bepaalde tijd)	ca. 10,4%

Het (mogelijk) stilvallen van werk zal ook impact hebben op het welzijn van medewerkers. Dit kan mensen gevoelens van onzekerheid, druk of stress geven. Mensen zijn over het algemeen gebaat bij voorspelbaarheid en zekerheid van werk. Medewerkers hebben te maken met diverse stakeholders in de stad, die ook geconfronteerd zullen worden met de aansluitstop. Het is belangrijk dat intern tijdig en zorgvuldig geanticipeerd wordt op deze externe impact.

8.2 Financiële impact

De vertraging in woningbouw als gevolg van netcongestie zal direct en indirect financieel gevolgen hebben. Het gaat dan met name om de projecten waar de gemeente op dit moment actief aan werkt, namelijk grondexploitaties, anterieure projecten en projecten met Rijkssubsidies. Daarnaast zal de aansluitstop, in het geval de groei van Utrecht achterblijft, een effect hebben op de inkomsten uit gemeentefonds en OZB. Deze paragraaf beschrijft effecten per onderwerp en waar mogelijk worden deze ook gekwantificeerd. De effecten zijn gebaseerd op het scenario waarbij wordt ingezet op mitigerende maatregelen en een vertraging ontstaat van 40% van de woningbouwproductie per jaar voor de periode van 2027 tot 2035 (scenario 1). Waar van toepassing worden extra beheersmaatregelen genoemd.

Financiële impact gebiedsontwikkelingen

Analyse grondexploitaties, anterieure overeenkomsten en MPR

- Gemeente Utrecht verhaalt jaarlijks ca €10 miljoen aan plankosten op ontwikkelaars via intentie/ anterieure overeenkomsten. In het geval 40% van de woningbouwproductie doorschuift naar opvolgende jaren en er daarmee een gat valt in de dekking van deze uren, wordt het effect ingeschat op ca. € 4 miljoen per jaar. Het is van belang om te sturen op een actieve bezetting in de projecten die doorgang kunnen (blijven) vinden. Waar nodig dienen projecten on hold gezet te worden zodat die capaciteit ingezet kan worden waar deze de meeste impact heeft ten, zodat niet meer dan 40% van de productie vertraagd.
- Het doorschuiven van programmering van de realisatie van woningbouw en werklocaties kan mogelijk financiële gevolgen hebben voor de lopende grondexploitaties binnen de gemeente. Deze financiële gevolgen komen met name voort uit toenemende rentekosten vanwege uitblijvende opbrengsten. Theoretisch gezien zouden deze rentekosten gecompenseerd moeten worden door inflatie op de te ontvangen grondprijzen. Om het mogelijke financiële effect te bepalen is een doorrekening gemaakt waarbij deze inflatie iets lager ligt dan het rentepercentage. In geval jaarlijks 40% van de planning doorschuift naar het opvolgende jaar heeft dat een negatief effect van ca. €6 miljoen euro op het saldo van de grondexploitaties in de totale periode. Als ‘nulpunt’ is hierbij de geactualiseerde GREX-en 2026 gehanteerd. Het is belangrijk eventuele verwachte vertragingen in realisatie woningbouw mee te nemen in besluitvorming over investeringen in bijvoorbeeld infrastructuur ten behoeve van gebiedsontwikkelingen.

Om de mogelijke financiële gevolgen op te vangen is het mogelijk om de gevolgen (deels) op te nemen in een risicoreservering in reserve grondexploitatie. Dit wordt meegenomen in de actualisatie van de grondexploitaties bij de MPR/VJN 2026.

Rijkssubsidies en regelingen

- Vanuit de tijdelijke regeling Realisatiestimulans ontvangt de gemeente €7.000 per betaalbare woning waarvan de bouw start in de jaren 2025 t/m 2029 (kans is aanwezig dat de regeling verlengd wordt doordat nieuwe kabinet jaarlijks €1 miljard voor woningbouw na 2029 beschikbaar stelt). In het geval netcongestie zich voordoet conform het scenario van 40% doorschuiven is de inschatting dat we ca €6 miljoen per jaar mislopen in de jaren 2027 tot en met 2029. In het geval de regeling verlengd wordt (budget daarvoor is opgenomen in begroting van het coalitieakkoord) dan komen deze inkomsten alsnog in de jaren vanaf 2030.
- Gemeente Utrecht heeft momenteel voor ca. €250 miljoen aan project specifieke Rijkssubsidies toegekend gekregen waar verplichtingen m.b.t. de realisatie van woningbouw in de periode tot 2035 tegenover staan. De voorwaarden van deze subsidies stellen in bijna alle gevallen dat de start bouw van de eerste woningen van een project binnen 3 jaar na aanvraag moet aanvangen en de laatste woningen uiterlijk 10 jaar na aanvraag moet aanvangen met start bouw. Voor een aantal regelingen/projecten voorzien we dat als gevolg van netcongestie deze voorwaarde mogelijk niet gehaald kan worden. Het kan dan zijn dat Utrecht circa €50 miljoen niet ontvangt/terug moet betalen. Het risicobedrag is hoog, maar de kans dat daadwerkelijk teruggevorderd wordt achten we klein.
  Door actief gesprek met het Rijk te (blijven) voeren over de woningbouwproductie, de uitdagingen waar we voor staan en de lopende subsidieregelingen is het in geval een subsidievoorwaarde niet gehaald dreigt, mogelijk om actief met voorstellen te komen richting het Rijk voor maatwerk en eventueel om de gestelde voorwaarden aangepast te krijgen zodat de Rijksgelden voor de projecten behouden kunnen blijven.

Overige financiële impact op gebiedsontwikkelingen

- Om de beoogde woningbouw mogelijk te maken worden congestieverzachters ingezet. Bij de realisatie van de verzachters wordt op dit moment rekening gehouden met €1,75 miljoen onderzoeks- en realisatie kosten per 1 megawatt. 1 megawatt continu vermogen kan tot 1.000 woningen voorzien van stroom. Het is de verwachting dat er circa 10 congestieverzachters nodig zijn, waarbij het benodigd aantal megawatt per gebied kan verschillen.

Financiële impact organisatie

Impact op inkomsten uit gemeentefonds en OZB

Een stop (of vertraging) van woningbouw en/of bedrijfsgebouwen leidt na verloop van tijd tot relatief lagere inkomsten uit het gemeentefonds en OZB. Tegelijkertijd matigt dit de stijging van gemeentelijke lasten voor dienstverlening, doordat de bevolking dan relatief minder snel groeit.

- De algemene uitkering die Utrecht ontvangt uit het gemeentefonds zijn vooral afhankelijk van de bevolkingsontwikkeling.
    - Het aantal woningen heeft (veel) minder invloed op de hoogte van de algemene uitkering dan het aantal inwoners.
    - Bij een bouwstop of -vertraging zullen inkomsten uit gemeentefonds aanvankelijk blijven toenemen door bevolkingsgroei (meer mensen per woning).
    - Daarna zal groei van het aantal inwoners vertragen, doordat er geen woningen bijkomen en mensen buiten Utrecht naar een woning zullen zoeken.
    - Wanneer bevolkingsontwikkeling gaat afvlakken volgt de algemene uitkering ook door af te vlakken.
    - Wanneer de Utrechtse bevolkingsgroei lager wordt dan Nederlands gemiddelde, gaat de algemene uitkering voor Utrecht omlaag.

    - CBS gaat uit van gemiddeld 0,6% bevolkingsgroei in komende vijf jaar. Voor Utrecht is dat ruim 2000 inwoners per jaar. Wanneer de Utrechtse bevolkingsgroei lager wordt, wordt onze “taartpunt” in het gemeentefonds kleiner.
- Impact op de kosten en uitgaven:
    - Bij een groei van het aantal inwoners nemen ook de uitgaven van de gemeente toe (“referentiekader”), immers de gemeente moet diensten leveren voor een groter aantal inwoners.
    - Als de bevolkingsgroei afvlakt zal ook de behoefte aan diensten minder hard groeien en daarmee stijgen de kosten dan ook minder snel.
- Impact op OZB:
    - Wanneer er geen woningen bijkomen, zal de groei van inkomsten uit OZB stokken.
    - De WOZ waarde van woningen zal extra toenemen, door grotere schaarste.
    - Het huidig gemeentelijk beleid is “bij gelijkblijvend aantal woningen blijft de OZB-opbrengst gelijk, ook als gemiddelde woningwaarde verandert”. Bij een stijgende WOZ, door de schaarste, leidt dit tot tariefsverlaging.
    - Geen/minder nieuwe bedrijfspanden leidt tot lagere inkomsten OZB.
    - Minder verduurzaming van bedrijfspanden waardoor de waarde van de panden minder stijgt dan verwacht en er minder OZB inkomsten zijn.
    - Stijging waarde bedrijfspanden i.v.m. toenemende schaarste leidt tot hogere inkomsten. Het is de verwachting dat de daling van inkomsten door het niet verduurzamen en de stijging door schaarste elkaar opheffen.

Financiële impact op overige onderdelen

Naast de financiële impact op en door de woningbouw worden ook andere onderdelen van de gemeentelijke organisatie financieel geraakt. Voor een aantal zaken is niet precies in te schatten wat de gevolgen zijn, maar is wel aan te geven of er sprake zal zijn van een stijging of daling van kosten.

Het vertragen van 40% van de projecten betekent een verschuiving van inkomsten, echter betekent dit ook dat (een deel van) de projecten door zal blijven gaan met de voorbereiding, zodat als er capaciteit beschikbaar het project (alsnog) uitgevoerd kan worden. Deze (personele en voorbereidings) kosten lopen dus door. En specifiek voor VTH lopen de inkomsten uit kleine vergunningsaanvragen door, maar is het onzeker of de grote ontwikkelingen door blijven gaan. Deze ontwikkelingen zorgen jaarlijks voor € 19-20 miljoen aan inkomsten en kunnen daarmee een grote financiële impact krijgen (zie 6.3).

Op het moment dat gebouwen verduurzaamd worden en er tegelijk groot onderhoud of een grootschalige renovatie plaatsvindt, maken we onze afgeschreven gebouwen weer toekomstbestendig. Dit gaat gepaard met een daling van de onderhouds- en exploitatiekosten; afgeschreven gebouwen zijn immers meer onderhoudsintensief en hebben een hogere energievraag dan gebouwen die voldoen aan de meest recente bouweisen. Als wij deze projecten uitstellen blijven de onderhouds- en exploitatiekosten hoog en zullen deze mogelijk verder stijgen.

Het gebruik van fossiele brandstoffen voor ons wagenpark is duurder dan (eigen) opgewekte elektriciteit. Hoe langer de aansluitstop duurt hoe langer het duurt voor ons totale wagenpark is geëlektrificeerd en hoe langer de hogere kosten voor brandstof doorlopen.

9. Risico's

Op het moment dat de aansluitstop een feit wordt, treedt een reeds gesignaleerd risico op. Dan zijn alleen nog reactieve maatregelen mogelijk waarbij de impact van de aansluitstop wordt verminderd. Er is dan sprake van een nieuwe situatie en een nieuwe werkelijkheid waarbij nieuwe risico's voor de stad Utrecht ontstaan of de risico's die we in het kader van netcongestie al hadden gesignaleerd versterkt worden. Voor de impactanalyse wordt uitgegaan van de nieuwe situatie.

De belangrijkste onzekerheid zit in de verwachting dat generatoren en specifiek congestieverzachters (op grotere schaal) mogelijk zijn als oplossing om (een deel van) de (woning)bouw en verduurzaming te continueren. Mocht vanuit Stedin/TenneT het signaal komen dat generatoren en/of congestieverzachters niet in alle gevallen inpasbaar zijn (namelijk wanneer de realisatie/inkoop zo lang duurt dat ze niet tijdig gerealiseerd kunnen worden of als door huidige wet- en regelgeving de plaatsing van een generator en/of congestieverzachter onmogelijk is (onvoldoende milieuruimte), dan valt de onderbouwing onder dit scenario grotendeels weg. Het is de verwachting dat de congestieverzachters voor enkele grote gebiedsontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden. Daarmee kunnen circa 4.000 woningen in aanbouw worden genomen. Maar als de andere generatoren/verzachters niet door kunnen gaan dan betekent dat, dat tot 5.000 woningen in de periode t/m 2030 niet gerealiseerd kunnen worden. Die woningen kunnen dan alleen gerealiseerd worden wanneer andere maatregelen, zoals meer risicobereidheid van Stedin, zoveel effect hebben dat ruimte vrij komt voor deze woningen.

De risico's zijn onder te verdelen in maatschappelijke risico's, organisatierisico's, risico's met (grote) financiële gevolgen en overige aandachtspunten en risico's.

Maatschappelijk

Een belangrijk risico dat ontstaat bij een aansluitstop is dat er een domino effect optreedt waardoor woningbouw/ontwikkeling met een stroomaansluiting toch geen vergunning kunnen krijgen omdat er geen voorzieningen (zoals parkeren of een aanpassing van een rioolgemaal) gerealiseerd kunnen worden. Om de juiste keuzes te maken is inzicht nodig in de benodigde voorzieningen in relatie tot woningbouw.

Ook bestaat de kans dat externe partners geen invulling kunnen geven aan gemeentelijke ambities, bijvoorbeeld externe partijen die voor de gemeente invulling geven aan de opvang van vluchtelingen. En die een beoogde locatie, waarbij een extra elektriciteitsvraag is, niet kunnen verbouwen en dus geen mensen kunnen opvangen. Er dienen in dat geval realistische afspraken gemaakt te worden.

Eén van de beoogde oplossingen is het gebruik van (tijdelijke) generatoren. Naast het feit dat deze in de komende jaren schaars zullen worden bestaat er een kans dat de plaatsing leidt tot maatschappelijke onrust i.v.m. het geluid en/of uitstoot. Ook kunnen partijen druk uitoefenen op netbeheerders en vergunning om een uitzondering/vergunning te krijgen. Heldere criteria en transparantie kunnen dit (deels) voorkomen.

Organisatie

Doordat een aansluitstop schaarste veroorzaakt, waardoor de druk op de organisatie toeneemt, is het nodig heldere keuzes te maken, waarbij een afweging plaatsvindt tussen de noodzaak (verplichting), de impact en de inzet/kosten. Een transparant afwegingskader en een strakke monitoring kan hierbij helpen. Daarmee wordt voorkomen dat de druk hoog wordt en/of blijft en wordt voorkomen dat er een permanente "spoed/crisis" sfeer ontstaat waarbij projecten zo snel mogelijk een stap verder willen zetten. Druk op voortgang kan leiden tot fouten in de besluitvorming. Daarnaast bestaat de kans dat

projecten waarvan duidelijk wordt dat zij niet gerealiseerd kunnen worden niet worden afgesloten, maar dat op een laag tempo door wordt gewerkt, waardoor kosten worden gemaakt en inzet niet efficiënt is.

Omdat grote delen van Nederland de komende tijd te maken zullen krijgen met netcongestie is het aannemelijk dat meerdere organisaties op zoek gaan naar kennis over de problematiek en mogelijke oplossingen. Dat betekent dat de door Utrecht gezochte kennis schaars wordt en/of dat mensen die bij Utrecht werken verleid worden bij een andere organisatie aan de slag te gaan. Het actief verspreiden van informatie en het inrichten van processen om kennis te delen, zowel intern als extern, zal zorgen dat de afhankelijkheid van enkele specialisten afneemt.

Financiën

Door de aansluitstop bestaat er een kans dat de beoogde en afgesproken woningbouw niet tijdig wordt gerealiseerd. Omdat een deel van de woningbouw wordt gefinancierd door subsidies en afspraken met het Rijk bestaat de kans dat het niet realiseren van die woningen leidt tot een terugvorderingsverzoek en/of het niet uitkeren van gelden t.b.v. woningbouw. Het is de verwachting dat met het Rijk afspraken gemaakt kunnen worden over een realistisch pad waarbij de financiering en de bouw geborgd wordt.

Door de aansluitstop bestaat de kans dat het deel van ons eigen vastgoed dat een zwaardere elektriciteitsaansluiting nodig zou hebben om te kunnen verduurzamen niet verduurzaamd kan worden. Dat betekent dat of het vastgoed zo ver als mogelijk moet worden verduurzaamd met extra kosten als in de toekomst het werk afgemaakt moet worden of er voor een deel van ons eigen vastgoed de exploitatie en onderhoudskosten toe zullen nemen.

Mocht de aansluitstop leiden tot het niet uitvoeren van projecten, waardoor het personeelsbestand verminderd, dan is het waarschijnlijk dat de overhead/ organisatiekosten langer doorlopen en geen gelijke tred houden met een vermindering van personeel dat bezig was met projecten.

Juridisch

Voor veel beheersmaatregelen zijn vergunningen of ontheffingen nodig. Soms gaat het daarbij om gemeentelijke wet- en regelgeving waarbij een raadsbesluit voldoende is om (tijdelijk) vergunningen of ontheffingen te verlenen of wet- en regelgeving aan te passen. Hierbij bestaat altijd de kans dat de gemeenteraad anders besluit of besluitvorming veel tijd kost.

Daarnaast zijn voor sommige beheersmaatregelen vergunningen of ontheffingen nodig vanuit landelijke wet- en regelgeving, bijvoorbeeld bij de inzet van generatoren als congestieverzachters. Hiervoor is de gemeente niet het bevoegd gezag. Aanpassing, vrijstelling of uitzonderingen hiervoor zijn alleen mogelijk via de Tweede en Eerste kamer en kosten veel tijd. Een tijdige inzet (via lobby) voor deze wetgeving is noodzakelijk om o.a. het gebruik van congestieverzachters toe te staan.

Overig

De gemeente heeft maar beperkte directe invloed. Wel heeft de gemeente een samenwerking en lobby met de provincie, netbeheerders en het Rijk. Er is een kans dat, ondanks de lobby en de samenwerking, mogelijke oplossingen die positief voor de gemeente kunnen zijn niet gerealiseerd kunnen worden omdat wetgeving of afspraken niet aangepast kunnen worden.

Er bestaat een kans dat er een cirkelredenering ontstaat bij ontwikkelende partijen waardoor er niet meer wordt geïnvesteerd. Immers er moeten eerst plannen en overeenkomsten komen (stedenbouwkundig, anterieure overeenkomsten, etc.) waarmee een toekomstig adres beschikbaar wordt gesteld (adresbesluit), op basis waarvan een aansluiting aangevraagd kan worden. Als er echter geen of weinig zekerheid is op een aansluiting bestaat de kans dat partijen niet willen starten aan het maken van de benodigde plannen, waardoor er überhaupt geen aanvragen worden gedaan.

De risico’s die TenneT/Stedin lopen zijn hier niet verwoord. Daarnaast kunnen oplossingen van de gemeente geblokkeerd worden door de netbeheerders. Dit vergt continu een goede afstemming en een duidelijke escalatie.

Door de aansluitstop komt de ambitie op het gebied van de warmtenetten in gevaar. Woningen kunnen, indien een verzwaring van de aansluiting nodig is, niet overstappen op het warmtenet.

Naast alle risico’s die worden gezien is het menselijk om optimistisch te zijn. Gezien de mogelijke gevolgen van een aansluitstop is het echter een risico om te optimistisch te zijn en te denken “het komt wel goed”. Dit vergt continu aandacht voor risico’s en realistische voorspellingen.

10. Conclusies en aanbevelingen

10.1 Conclusies

Hieronder geven wij de belangrijkste conclusies weer en worden aanbevelingen gedaan voor het vervolg op deze impactanalyse Aansluitstop.

De belangrijkste conclusies zijn:

- De **intensieve samenwerking tussen en het Rijk, de regio en netbeheerders is doorslaggevend** om de gevolgen van een aansluitstop met succesvolle maatregelen aan te pakken. Onze rol is nu nog beperkt en juist die partijen hebben de bevoegdheden om een aansluitstop af te wenden. Om de stad te kunnen blijven ontwikkelen moeten er serieuze bedragen geïnvesteerd worden in netbewust bouwen, congestieverzachters (2.000-5.000 euro extra per woning) en andere mitigerende maatregelen. Daarvoor kijken we nadrukkelijk naar het Rijk en de netbeheerders. Voor het opschalen en versnellen van maatregelen is een actieve (financiële) bijdrage van het Rijk in de regio noodzakelijk.
- Rond de ontwikkeling van Utrecht Noord en de invoering van de aansluitstop is **het speelveld sterk in beweging**. De mate van impact van de aansluitstop wordt hierdoor niet bepaald door één vaste uitkomst, maar door een reeks mogelijke toekomstbeelden. In de figuur in hoofdstuk 2.4 wordt deze bandbreedte weergegeven door drie scenario's die uiteenlopen van tegenvallers tot meevallers. Die beweging in het speelveld ontstaat door factoren zoals de voortgang van de gebiedsontwikkeling, de ruimte voor congestieverzachters, de effectiviteit van maatregelen en de beschikbaarheid van gecontroleerde vrijgavecapaciteit. Omdat elk van deze factoren kan versnellen, vertragen of anders uitpakken dan verwacht, loopt de potentiële impact uiteen afhankelijk van het thema of organisatieonderdeel waar het betrekking op heeft.
- De **maatschappelijke gevolgen** raken vooral jongeren en kwetsbare groepen en kan leiden tot toenemende polarisatie, competitie om schaarse middelen, verminderde sociale cohesie, meer (verborgen) dakloosheid en meer overlast.
- Bij stagnatie van de bouw van tijdelijke of definitieve woonlocaties **stagneert de doorstroming bij diverse soorten maatschappelijke opvang** (o.a. vrouwenopvang, jeugdzorg, statushouders).
- Het doorbelasten van de extra kosten om de woningen te realiseren leidt tot een lager aandeel betaalbare woningen. De **ongelijkheid op de woningmarkt neemt toe**.
- Netcongestie heeft een **forse impact op de energietransitie** die in Utrecht in gang is gezet. Door het huidige overbelaste elektriciteitssysteem zal de overstap naar schone energie en daarbij behorende elektrificatie van woningen en bedrijfsprocessen mogelijk enkele jaren stagneren. Om toch te kunnen voldoen aan de groeiende elektriciteitsvraag van onze groeiende stad zullen tijdelijk fossiele systemen worden ingezet. We zullen dat goed moeten begeleiden, om ervoor te zorgen dat het toekomstig energiesysteem haalbaar blijft. De tijdelijke fossiele oplossingen leiden namelijk tot een hogere CO_2 uitstoot van de stad en langere afhankelijkheid van aardgas. Hierdoor verandert komende tijd het pad naar het gewenste duurzame en betrouwbare energiesysteem van en voor iedereen. We moeten meer en meer werken aan netbewuste bedrijven, maatschappelijk vastgoed en woningen.
- Een aansluitstop in de zomer van 2026 zal leiden tot uitstel of afstel van **20% van de geplande woningbouw in de periode 2027 tot en met 2030**. Dit percentage kan hoger worden, als blijkt dat er minder congestieverzachters kunnen worden ingezet. Dit betreft met name de grote projecten (>150) die door het niet inzetten van een verzachter niet uitgevoerd kunnen worden.
- De verwachting is dat **148 maatschappelijke vastgoedprojecten** mogelijk uitvoerbaar zijn maar tegen een (forse) prijs en bijstelling van ambities en de inzet van omvangrijke netbewuste maatregelen. Of vanwege dermate technische complexiteit die niet eenvoudig oplosbaar is wellicht niet door kunnen gaan. Dit komt door de verplichting om netbewuste bouw toe te passen en aanvullende maatregelen te treffen om netcongestie te beperken. Het onderzoeken en aanschaffen van accu's en generatoren leidt gemiddeld tot een kostenstijging van circa 3% boven

op de totale projectkosten (stichtingskosten). Dit heeft gevolgen voor de betaalbaarheid van gemeentelijk vastgoed.

- Nog 20% van de **vuilniswagens** moet geëlektrificeerd worden en dat komt in de knel door de aansluitstop. Daarnaast heeft een aansluitstop consequenties voor de beoogde **nieuwbouw op de Tractieweg** en tijdelijke huisvesting tijdens deze nieuwbouw. Een harde aansluitstop betekent dat er bij gebiedsontwikkelingen geen nieuwe assets (zoals ondergrondse perscontainers voor afval, openbare verlichting, verkeersregelinstallaties etc.) in de openbare ruimte kunnen worden aangelegd. Een harde aansluitstop betekent dat er bij gebiedsontwikkelingen geen nieuwe assets (zoals ondergrondse perscontainers voor afval, openbare verlichting, verkeersregelinstallaties etc.) in de openbare ruimte kunnen worden aangelegd.
- Er worden per maand ongeveer 40 nieuwe publieke laadpalen geplaatst. Op alle publieke laadpalen wordt al netbewust geladen. Een aansluitstop betekent **geen verdere realisatie van laadpalen.**
- De impact op VTH, in het speciaal van vergunningen, is afhankelijk van de aanvoer van **aanvragen omgevingsvergunning**. Indien grote ontwikkelingen stilvallen, kan dat effect hebben op de jaarlijkse € 20 miljoen aan inkomsten. Daarbij is de inzetbaarheid van congestieverzachters bepalend: grootschalige inzet voorkomst het stilvallen van de grote ontwikkelingen. Indien de wet- en regelgeving dat niet toelaat, kan VTH dit ook niet vergunnen en vallen deze stil.
- In totaal komt de **jaarlijkse economische schade** voor de gemeente Utrecht uit op: €75–225 miljoen per jaar. Deze schade omvat:
    - Gemiste of vertraagde bedrijfsinvesteringen;
    - Productieverlies in stroomafhankelijke sectoren;
    - Hogere operationele kosten;
    - Vertraging in elektrificatie van mobiliteit en processen;
    - Rem op digitalisering en ICT-intensieve groei.
- Nieuwe en vernieuwde culturele voorzieningen en werkruimten zullen niet of later gerealiseerd worden waardoor **verschraling van het culturele aanbod** volgt.

10.2 Aanbevelingen voor vervolg

De ontwikkeling van netcongestie (inclusief een aansluitstop) verloopt al een aantal jaren grillig met veel onzekerheden. Het veranderlijke speelveld en het feit dat de knoppen om aan te draaien gedeeltelijk bij de netbeheerders (Stedin, TenneT) en het Rijk (VRO, KGG, EZK) liggen zijn de basis voor deze aanbevelingen.

Algemeen

- Netcongestie is een probleem dat de komende jaren veel in beweging blijft. Omdat de impact die in dit rapport beschreven wordt een momentopname is, is het van belang om de ontwikkeling van netcongestie en het effect daarvan op de stad **periodiek te monitoren** in plaats van losse impactanalyses uit te voeren, waardoor tijdig op nieuwe ontwikkelingen gereageerd kan worden. Qua ritme/timing kan hierbij aangesloten worden bij de bestaande begrotingscyclus (i.e. MPR) en peilstok systematiek.
- Ontwikkelen van een **afwegingsmethodiek,** bijvoorbeeld middels een afwegingskader, afwegingstafel met voldoende mandaat, om eenduidige en effectieve besluitvorming op specifieke gebieden met impact op opgaven te ondersteunen. Als helpend instrument om concurrerende gemeentelijke ambities bij elkaar te brengen.

Lobby

De **lobbyaanpak** vanuit het programma netcongestie is nu erop gericht om:

- Maatregelen waar de gemeente Utrecht een groot belang bij heeft mogelijk te maken, maar zelf niet aan de knoppen zit. Doel is om dit belang te blijven agenderen, onze partners op te roepen tot besluitvorming en deze maatregelen eerst (te mogen) uitrollen in de regio Utrecht-Almere, als

regio met de hoogste nood. We zijn bijvoorbeeld afhankelijk van het Rijk en netbeheerders als het gaat om;

- **versnelling van hoogspanningsstation Utrecht-Noord** om de congestieperiode voor de hele FGU-regio te verkorten. Nu staat de oplevering hiervan gepland voor 2033-2035, maar de regio wil dat het uitgangspunt 2031 wordt. Met daarbij het versnellen van transformatiestations;
- **risicobereidheid vergroten** op het net, waarmee een groter risico op stroomuitval accepteren, maar meer recht doen aan de maatschappelijke gevolgen en kosten van een aansluitstop/netcongestie.

- Maatregelen die de gemeente Utrecht in rechtstreekse samenwerking met het Rijk, netbeheerders en andere partijen (bijvoorbeeld ontwikkelaars of bedrijven) kan **ontwikkelen en opschalen**. Hier zit de gemeente gedeeltelijk aan de knoppen, bijvoorbeeld via vergunningverlening en ruimtelijk beleid. Wel zit ook hier telkens een afhankelijkheid als het gaat om landelijke wet- en regelgeving en dekking van meerkosten. Het Rijk is hier enorm gebaat bij met Utrecht als ontwikkel- en testgebied, zodat bij toetsing in de praktijk direct duidelijk wordt welke oplossingen werken en wat hiervoor nodig is. Het gaat bijvoorbeeld om:
  - Inzet van congestieverzachters om o.a. woningbouw mogelijk te maken, inclusief inzichten in de financiële effecten (met mogelijke oplossingen hiervoor).
  - Opschalen van netbewust laden, waaronder bi-directioneel laden met Utrecht als grootste project in Europa.
  - Onbenut flexibiliteitspotentieel bij kleinverbruikers ontsluiten via de pilot van provincie Utrecht.
- Tot slot zetten we ons in om werkwijzen voor de **verdeling van netcapaciteit** en voor de voorbereiding op een aansluitstop zo goed mogelijk in te richten. Zo willen we als gemeente ervoor zorgen dat we vrijkomende capaciteit maatschappelijk gezien zo optimaal mogelijk inzetten.

De impactanalyse is een belangrijke inhoudelijke bouwsteen voor de lobby. Hoewel de urgentie in deze regio stevig gevoeld wordt, blijft er op landelijk niveau (bestuurlijk en politiek) aandacht nodig. De nood aan maatregelen kan met de impactanalyse beter objectief onderbouwd worden. Met de impactanalyse wordt de gemeente brede impact zichtbaar. Het verwerken hiervan in de lobby aanpak zal nog aandacht vergen.



Figuur 1 Overzicht van lobbypunten (stand van zaken maart 2026), op basis waarvan we de Utrechtse inzet als ontwikkel- en testgebied vormgeven.

Vervolg t.a.v. congestieverzachters

- Op dit moment is de inzet van **congestieverzachters** de meest geschikte maatregel om de grootste impact van de aansluitstop op te vangen. Er is vervolgonderzoek gestart om een verbeterde analyse te krijgen in welke mate de impact op opgaven hierdoor te verkleinen is. Hierbij moet in kaart gebracht worden waar congestieverzachters technisch mogelijk zijn, wanneer en onder welke voorwaarden deze vergunbaar zijn en welke impact dit kan hebben op de opgaven.

Vervolg t.a.v. organisatie

- De ontwikkeling van netcongestie verloopt grillig en de in dit rapport beschreven impact op de organisatie gaat uit van de huidige stand van zaken. Afdelingen konden voor deze impactanalyse nog onvoldoende inschatten welke precieze consequenties dit voor de medewerkers en FTE's zal hebben. Voor een beter zicht op de **personele impact** binnen de gemeentelijke organisatie is vervolgonderzoek nodig. De vraag is wanneer deze te doen vanwege de grillige ontwikkelingen.
- De verschillende afdelingen (meegenomen in deze impactanalyse) versterken, door de impact van netcongestie **continu meenemen als variabele** in hun werkzaamheden en besluitvorming. Eventuele gevolgen en impact van netcongestie worden zo sneller zichtbaar.

Bijlagen

Bijlage 1: Werkwijze impactanalyse 2026

Organisatieonderdeel	Datum
Bouwen aan Sociaal	5 feb
IPM	5 feb
Erfgoed	5 feb
M&O	23 feb
Wijken en Publiekszaken	5 feb
Stedelijke ontwikkeling	2 feb
Anders Reizen	5 feb
Emissieloos vervoer en emissieloos bouwen	12 feb
Energietransitie	11 feb
OV en Auto	5 feb
Parkeren	5 feb
Wonen	5 feb
Marketing en Communicatie	5 feb
Gezond Leefklimaat	5 feb
Stadsbedrijven	12 feb
VGU	11 feb
VTH	24 feb
Volksgezondheid	5 feb
Gegevensbescherming	5 feb
OOV	5 feb
Economie	11 feb
Culturele Zaken	5 feb
Overige interviews	
Bredere context en duiding	20 jan
Directeur stedelijk beleid OOR	9 feb

Bijlage 2: Impact op beleid

In deze tabel wordt de kans en impact op beleidsdoelen weergegeven, op volgordelijk van kritiek (rood) naar middel (geel) en lage (groen) kans en impact.

Opgave	Beleidsstukken
Zero-emissiezones & elektrisch vervoer	Parkeren op Afstand Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen Zero-emissie doelstellingen 2025–2027 Beleidsnota Luchtkwaliteit Gemeentelijke opgave emissieloos 2030
Laadinfrastructuur & mobiliteitshubs	Parkeren op Afstand Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen Zero-emissie doelstellingen 2025–2027
Gemeentelijk vastgoed	Beleidsnota Vastgoed Uitvoeringsprogramma Vastgoed 2025–2030 (UPV) Routekaart Verduurzaming Maatschappelijk Vastgoed
VTH	Legesstelsel
Woningbouw & aandachtsgroepen	Beleidsnota Wonen Utrecht Onderdak Regionale aanpak daklooosheid U16 Regionale visie BWMO U16 MPR
Economie & bedrijvigheid	Regionale Economische Agenda (REA) RSU2040 Beleidsnota Werklocaties (2025) Beleidsnota Luchtkwaliteit
Energietransitie	Beleidsnota Warmte Beleidsnota Opwek & RES Uitvoeringsprogramma Zon op Dak Programma Besparen
Betaalbaarheid & sociale gevolgen	Beleidsnota Vastgoed Beleidsnota Onderwijshuisvesting RSU2040
Onderwijshuisvesting	Beleidsnota Onderwijshuisvesting 2026–2041 Uitvoeringsprogramma Onderwijshuisvesting (IHPO) Routekaart Verduurzaming Maatschappelijk Vastgoed
Stadsbedrijven & wagenpark	Elektrificatie wagenpark
Culturele voorzieningen	Cultuurvisie
Gemalen & rioolinfra	Waterketenbeheer
Openbare orde en veiligheid	Veiligheidsagenda 2023–2026 Uitvoeringsprogramma Utrecht Zijn We Samen

Bijlage 3: Crisisontwikkeling komende 10 jaar

Onderdeel	Het valt tegen	Conform verwachting	Het valt mee
Tijdspad infra-structuur	Uitbreiding hoofd elektrische infrastructuur gereed in **2035**; snel opnieuw vol	Uitbreiding gereed in **2033**; planning wordt gehaald	Uitbreiding gereed in **2031**; versnelling door maatregelen
Gevolg op net	Blijvende congestie op delen van het net	Loopt in de pas; geen extra beperkingen	Geen aanvullende problemen
Aansluit-capaciteit	Aansluitstop tot **2035**; alleen netzero projecten mogelijk	Jaarlijks beperkte ruimte voor prioritaire projecten	Vanaf 2031 structurele capaciteit beschikbaar
Nieuwbouw	Sterke vertraging; ca. **25-50%** van projecten kan door, woningbouw kan zakken tot onder de 2.000 woningen per jaar	Vertraging; **ca. 50-75%** van projecten kan door en realisatie woningen 2.000+ per jaar met mogelijkheden om richting 3.000 te halen	Eerst vertraging; vanaf 2027 versnelling; **75-100%** projecten kan door en 3.000 woningen per jaar haalbaar
Economie	Stagnatie; bedrijven kunnen niet uitbreiden of vestigen	Stagnatie; bedrijven onderaan wachtlijst	Herstel vanaf 2031; ruimte voor groei
Energie-transitie	Sterke vertraging; alleen binnen bestaande capaciteit	Vertraagd; overstap wordt uitgesteld	Versnelling na 2031 door slim stroomgebruik
Impact op organisatie	Grote HR-impact; financiële risico's (personeel, projecten, subsidies, OZB)	Vergelijkbare HR-impact; financiële druk blijft	Beperkte impact; duidelijker beeld 2029
Kernrisico's	Lange stilstand; verlies ontwikkelcapaciteit	Voortdurende vertraging en onzekerheid	Korte dip, daarna herstel
Handelings-perspectief	Prioriteren net-zero; alternatieve energie; buffers versterken	Strakke prioritering; netbewust ontwikkelen; flexibiliteit behouden	Versnelling benutten; slimme elektrificatie stimuleren

Bijlage 4: Vier soorten generatoren

Een generator is een gas- of dieselmotor die wordt ingezet om stroom te produceren die nodig is om problemen door netcongestie op te lossen.

Er bestaan 4 soorten generatoren:

- Flexgeneratoren hebben als doel om het net te ontlasten. De netbeheerders zijn initiatiefnemer om ervoor te zorgen dat de markt deze generatoren neerzet op strategische plekken in het net en hiervoor een voldoende financiële vergoeding krijgen. Omvang van een flexgenerator(park) kan oplopen tot 60 MW. Voorbeeld: Strijkviertel, Utrecht.
- Congestieverzachters een partij (zoals een bedrijf of instelling) die door een netbeheerder wordt aangemerkt als een afnemer of producent die, door het type aansluiting, de beschikbare transportcapaciteit op het elektriciteitsnet vergroot en geen extra file op het net veroorzaakt. hebben twee doelen: net ontlasten en gebouwen van stroom voorzien. De generator wordt aangezet als het net vol zit en levert dan zowel aan het net als aan het betreffende gebouw. In dalperiodes krijgt het gebouw stroom vanuit het net. Minimale omvang van congestieverzachter is 1 MW[1] (eventueel aangevuld met een batterij). Voorbeeld: Beurskwartier, Utrecht. Deze kunnen ingezet worden voor projecten groter dan ongeveer 150 woningen.
- Piekgeneratoren hebben als doel een gebouw van stroom te voorzien, aanvullend op een (te beperkte) stroomaansluiting. Om de inzet van de generator te beperken kan een batterij toegevoegd worden. Utrecht streeft naar een minimale omvang van 150 kW (omvang van een automotor), omdat op dat schaalniveau (150 netbewuste woningen) de collectiviteit georganiseerd kan worden die nodig is om de generator te beheren.
- Standalone generatoren hebben als doel een gebouw van stroom te voerzien dat helemaal geen stroomaansluiting heeft. Verschil met standalone generatoren is dat ze veel meer draaiuren moeten maken. Gewenste minimale omvang is eveneens 150 kW.

Bij toepassing van congestieverzachters lopen we wel tegen de volgende knelpunten aan:

1. Onzekerheid over toekenning
2. Aansluitgarantie (inclusief transportvermogen) voor kleinverbruikers
3. Regelgeving voor stikstofdepositie in natuurgebieden
4. Kortsluitvermogen
5. Energiezekerheid (back-up)
6. Kostenverdeling

Hierover wordt momenteel meer onderzoek naar gedaan en verwachten we binnenkort beslisdocumenten in directie en staven.

Bijlage 5: Lobby

Netcongestie legt alles stil.

- 320 MW capaciteitstekort op hoogspanningsstation Breukelen-Kortrijk
- 140 MW aan maatregelen waarvan slechts 37 MW gerealiseerd. **Nog 180 MW moet worden opgelost.**
- Sinds 2022 wordt geen bedrijf of maatschappelijke instelling meer aangesloten
- **429 Utrechtse GV aanvragers op de wachtlijst.** Totaal 77 MW niet aangesloten, Dat zijn scholen, MKB-ers en grote bedrijven en busmaatschappijen.
- Dreigende aansluitstop: circa **52.500 geplande nieuwbouwwoningen** op de wachtrij in Provincie Utrecht
- Landelijk kost dat **10 tot 40 miljard** per jaar door bedrijven die niet kunnen groei, woningen die niet gebouwd wordt en infrastuur die niet wordt aangelegd (BMC op basis van Ecorys onderzoek). De **netbeheerders investeren gezamenlijk 8 miljard** per jaar in het net.
- De Provincie Utrecht is ongeveer 1/10 deel van Nederland (gebaseerd op BBP 9,2% van NL). Dus voor Utrecht zijn de **kosten 1 miljard tot 4 miljard per jaar.**

Utrecht als proeftuin om met Rijk en regio te laten zien hoe het wél kan.

1. Utrecht loopt vast en moet weer **doorstromen** door een combinatie van versneld bouwen, slimme maatregelen en ruimte zoeken op het net.
2. De situatie Utrecht al langer nijpend en **het meest urgent in heel Nederland.** Daardoor hebben we inmiddels de nodige **ervaring, kennis en kunde** opgedaan die we kunnen gebruiken om samenwerking met het Rijk onze provincie in te richten als **test- en ontwikkellocatie** voor congestieoplossingen.
3. Daarvoor is gemeentelijke deelname aan de **landelijke FGU crisisaanpak** noodzakelijk door:
    a. kerngemeenten Utrecht, Amhem en Almere **bestuurlijk aan tafel in BO FGU**
    b. **gemeentelijke aansluiting bij actielijnen** Woning(bouw), Flexibiliteit bij kleinverbruikers, Randvoorwaarden aansluitstop en Nationale communicatie

1. Versnellen van de realisatie van Utrecht-Noord naar 2031.

1. Snelle doorvoer **Crisiswet** Netcongestie (nu 2028) moet eventueel met experiment naar voren voor Utrecht.
2. Minder tijd voor minnelijk gesprek en eerder overgaan naar **onteigening.**
3. **Ruimhartige compensatie grondaankoop.** Elk jaar later aansluiten kost 1 to 4 miljard,
4. Prioriteren procedures **Raad van Staten,**
5. Versnellen besluit over capaciteitsreserve voor behoud **flexvermogen STEG Lage Weide** (470 MW), Staat nu voor onderzoek Rijk in 2029, maar dat is te laat!
6. Commitment nodig vanuit **RWS** voor grondgebruik en aanleg op hun assets

Utrecht Noord is de flessenhals van FGU. Het station voedt heel de provincie en door verknoopte netten heeft heef FGU daar last van.

2. Vergroten risicobereidheid:

1. **Storingsreserve** en **risicobuffers** inzetten (40% van de capaciteit, leverings-zekerheid is **99,99%).**
2. Daarmee accepteren we een groter **risico op stroomuitval.**
3. Rijk: de belangenafweging tussen **leveringszekerheid en aansluitzekerheid heroverwegen,**
4. Daarbij een **maatschappelijke kosten-baten afweging** te maken, (24 uur netuitval in de randstad kost 29 miljoen euro (BMC), netcongestie tot 40 miljard per jaar)

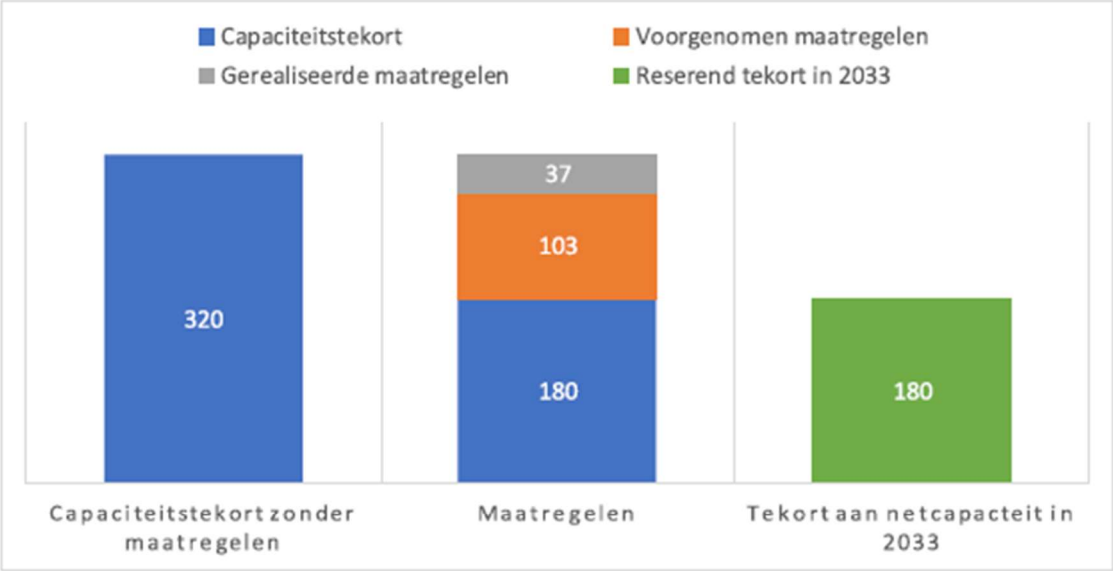
Storingsreserve en risicobuffers vormen **40% van de totale capaciteit** van het stroomnet (BMC). Dat is potentiële ruimte om te gebruiken.

3. Slim ruimte maken in het net voor nieuwbouw:

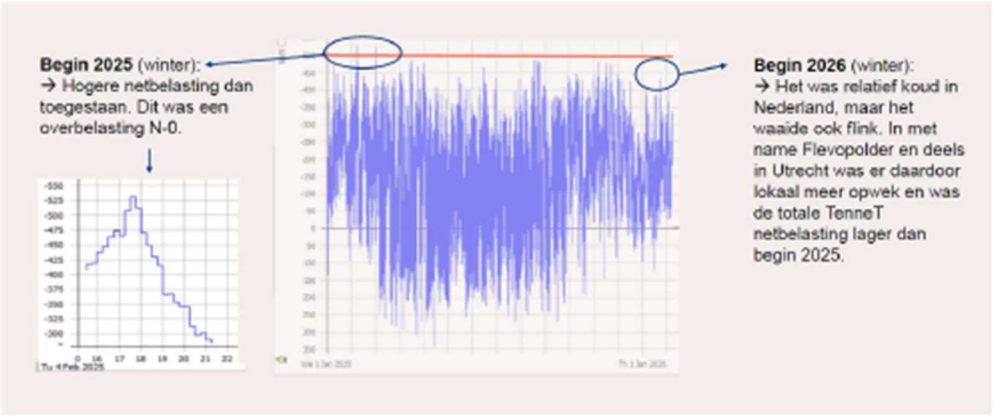
1. **Netbewuste nieuwbouw** is nodig op te blijven bouwen.
2. Substantiële steun Rijk **onrendabele top,**
3. **Congestieverzachters** (gasgeneratoren, batterijen) vragen aanpassingen in wet- en regelgeving zoals het loslaten van 1 MW grens.
4. **Stikstof** dossier zit plaatsing generatoren in de weg, Dat moet opgelost.
5. Duidelijkheid over **vervroegd aanvragen** en **gecontroleerd vrijgeven** van netcapaciteit
6. Netcapaciteit in bestaande bouw vrijmaken door **slim stroomgebruik van huishoudens** te stimuleren.

- Er zijn 8 grote generatoren nodig om ruim 15.000 woningen in de gemeente Utrecht.
- Er zijn ca. 25 kleinere generatoren nodig om nog eens 8.000 woningen in de gemeente Utrecht te redden.
- Bedrijven(terreinen) kunnen ook generatoren plaatsen

Situatie Breukelen Kortrijk



Door de verwachte groei van elektriciteitsgebruik in 2033 dreigt een capaciteitstekort van 320MW tijdens piekmomenten. Het probleem treedt vooral in de winter maanden op en kan enkele uren tot dagen duren. Dat tekort bestaat bij hoogspanningsstation Breukelen Kortrijk, waar vandaan een groot deel van het elektriciteitsnet gevoegd wordt. Het betreft dus een toekomstig probleem waarop nu geanticipeerd moet worden. Anderzijds laat TenneT zien dat de capaciteit van de transformatoren op dit hoogspanningsstation nu al op bepaalde momenten overbelast wordt, wat de noodzaak tot directe actie versterkt.



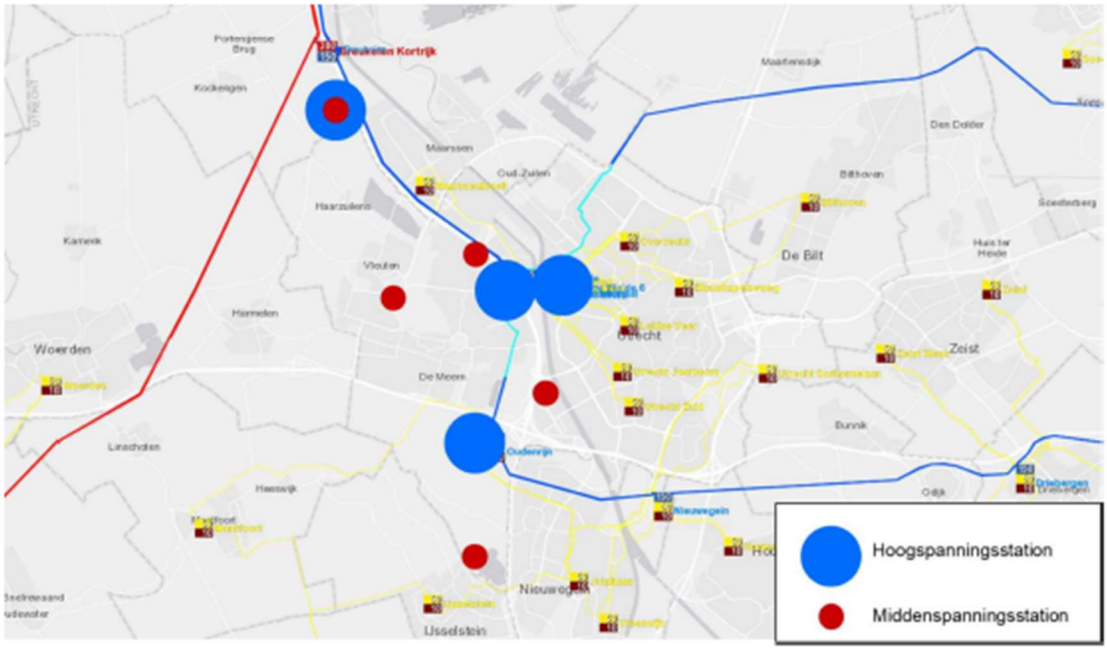
Bovenstaande situatie is al langere tijd kritiek: Van 2022 zijn diverse aankondigingen gedaan dat het net op slot gaat. Anderzijds waren er in het najaar van 2025 ook signalen dat de maatregelen leken te werken en groei van het elektriciteitsgebruik mee leek te vallen, Die situatie is dus snel veranderd, Redenen die TenneT aangeeft waarom de situatie nu kritiek is zijn:

- Er ligt een maatregelenpakket van 140 MW, maar slechts 37 MW van dit pakket is gerealiseerd, Het effect van de maatregelen en de zekerheid op de realisatie rest van het maatregelenpakket blijkt onvoldoende,
- Daarbij is er voortschrijdend inzicht; naast de hoogspanningsstations blijken ook de verbindingen tussen de stations overbelast
- De werking van maatregelen op het knelpunt minder effectief te zijn.

Geplande uitbreidingen tot 2033

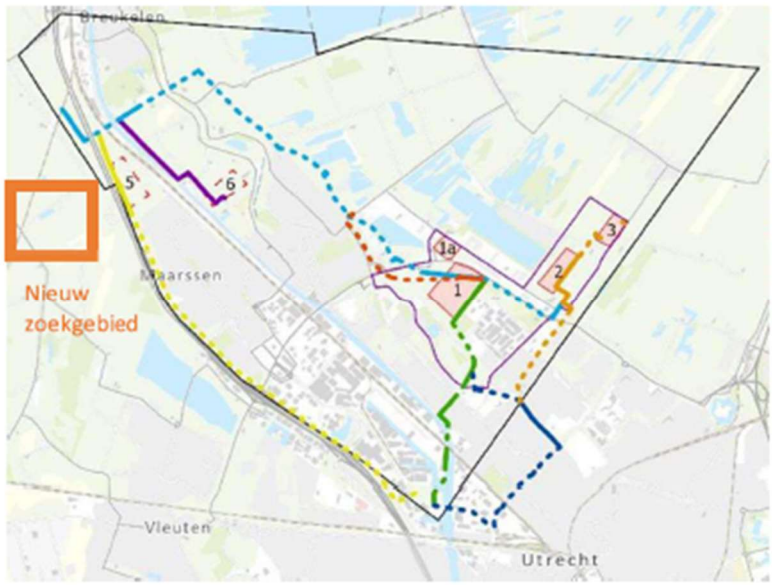
Het oplossen van transportbeperkingen op het hoogspanningsnet is echter niet voldoende om congestie in de regio Utrecht weg te nemen. De congestieproblemen zijn namelijk gelaagd: ook op het onderliggende regionaal distributienet, beheerd door Stedin, ontstaan knelpunten. Deze hebben betrekking op de capaciteit van transformatorstations, middenspanningsringen en lokale aansluitpunten. Uit congestieonderzoek van Stedin blijkt dat meerdere stations in en rondom Utrecht al op of nabij hun maximale belasting zitten. Hierdoor kan congestie blijven bestaan, zelfs wanneer het bovenliggende TenneT-net tijdig wordt uitgebreid.

De elektriciteitsvoorziening van Utrecht wordt gevoed via drie belangrijke 150/10 kV-onderstations: Lage Weide/UMK (verantwoordelijk voor ongeveer 80% van de stedelijke elektriciteitsvoorziening), Maarssenbroek, en Oudenrijn. Deze stations moeten eveneens worden verzwaard om nieuwe aansluitcapaciteit te kunnen uitgeven. Voor Maarssenbroek en Oudenrijn lijken de uitbreidingsprojecten vooralsnog tijdig gereed te komen. Bij Lage Weide/UMK is echter sprake van een mogelijke latere oplevering ten opzichte van de versterking van het TenneT-deel in Utrecht Noord. Hierdoor kan in dit gebied een restknelpunt blijven bestaan, ook nadat de landelijke infrastructuur is opgeschaald.



Situatie Utrecht Noord

Transformatorstation Utrecht Noord
Netcongestie in Utrecht wordt voornamelijk veroorzaakt door congestie op het hoofdnet van TenneT. Als het nieuwe hoogspanningsstation gerealiseerd is bij Breukelen (Utrecht Noord) ontstaat er in Utrecht weer ruimte voor nieuwe aansluitingen. De realisatie van dit station is recent vertraagd en wordt nu naar verwachting in 2033 opgeleverd. Als dit vervroegd kan worden is netcongestie in Utrecht eerder opgelost. Dit is een van de belangrijkste punten om op te pakken. Het versnellen van de realisatie vraagt veel inzet van veel verschillende partijen.



Procesverloop locatiekeuze Utrecht Noord
De keuze voor de locaties van de nieuwe elektriciteitsstations is het resultaat van een zorgvuldig, meerjarig proces. In totaal is hiervoor drie jaar uitgetrokken, waarin zowel technische, ruimtelijke als maatschappelijke afwegingen zijn gemaakt. Hieronder staat het proces schematisch en beleidsmatig toegelicht.
In eerste instantie is gekozen om te werken aan een gecombineerd station, omdat dit zowel ruimtelijke voordelen biedt (minder ruimtebeslag, één inpassing) als kostenvoordelen (gedeelde infrastructuur, efficiënter grondgebruik). Om dit proces te borgen is een ambtelijk en bestuurlijk projectteam ingericht en is het bevoegd gezag formeel vastgesteld.

De eerste fase bestond uit het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie, waarin zowel technische randvoorwaarden als ruimtelijke geschiktheid zijn onderzocht. Op basis daarvan zijn de zoekgebieden afgebakend. Vervolgens zijn drie voorkeurslocaties (1 t/m 3) bepaald die het best voldeden aan de technische eisen, landschappelijke inpassing en afstand tot het bestaande hoogspanningsnet.

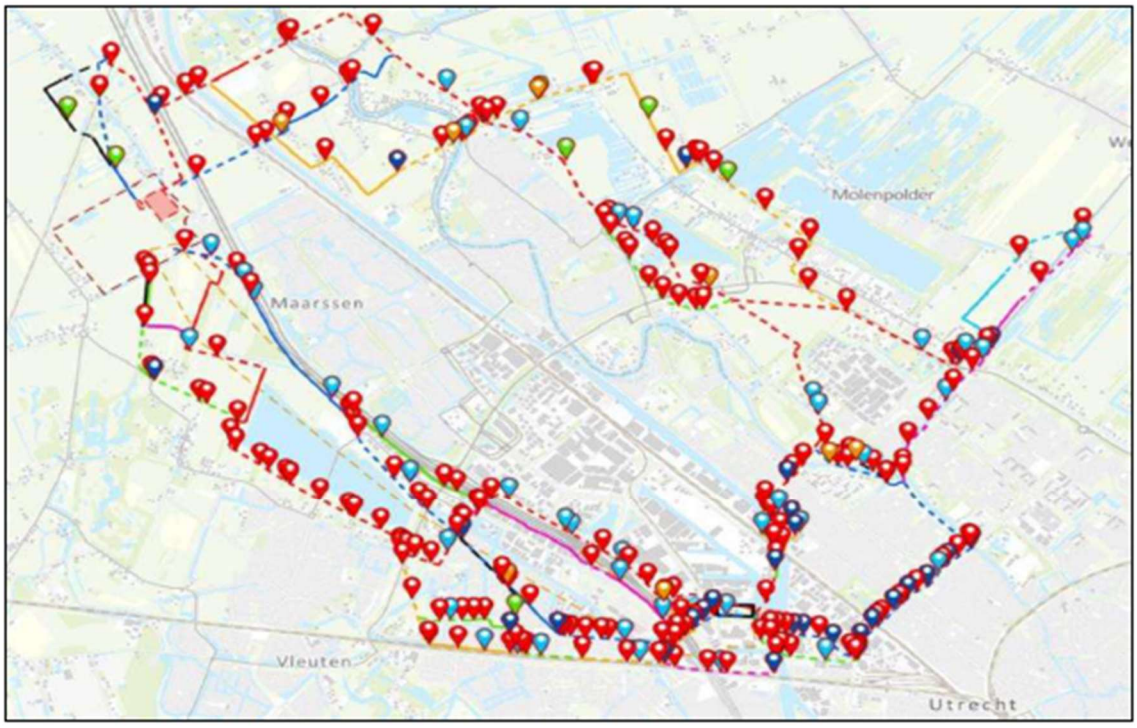
Voor deze drie locaties is een haalbaarheid- en impactanalyse (HIA) uitgevoerd. Uit deze analyse bleek dat alle drie de locaties vanwege ruimtelijke beperkingen, milieueffecten of onvoldoende technische haalbaarheid afvielen. Daarna is een participatietraject georganiseerd voor twee alternatieve locaties (locaties 5 en 6). Tijdens dit traject zijn omwonenden, grondeigenaren en andere belanghebbenden betrokken. De uitkomsten hiervan leidden tot het afvallen van locatie 5, onder meer vanwege ruimtelijke bezwaren en beperkte uitbreidingsruimte. Kort daarop is ook locatie 6 formeel afgewezen, omdat deze niet voldeed aan de technische eisen en onvoldoende toekomstbestendig bleek. Gezien het wegvallen van de beschikbare opties is een nieuw zoekgebied vastgesteld, waarna opnieuw een participatieproces is gestart. In deze fase wordt op basis van de opgehaalde informatie en aanvullende technische onderzoeken toegewerkt naar een definitieve locatiekeuze.

Technische en ruimtelijke opgave voor de kabeltracés
Met de locatiekeuze van het elektriciteitsstation is een belangrijke mijlpaal bereikt, maar het meest complexe deel van het project moet nog komen: het bepalen en realiseren van de kabeltracés. Voor de aansluiting op het hoogspanningsnet gaat het om tientallen kilometers ondergrondse kabels, die elk een belemmeringenstrook van circa 17 tot 23 meter vereisen. Deze moeten worden aangelegd dwars door de dichtbebouwde stad, waar de ondergrond intensief is benut en de beschikbare ruimte beperkt is. Tijdens de uitvoering vraagt elke kilometer kabel om een werkvlak ter grootte van ongeveer een half voetbalveld voor boringen, bouwlogistiek en materiaalopslag.

Op dit moment vindt de verkenning van mogelijke tracéroutes plaats. Het doel is om in Q2 2026 een participatieproces te starten waarin inwoners, bedrijven en belanghebbenden worden meegenomen in de ruimtelijke afwegingen. In de kaart die hiervoor wordt gebruikt, markeert elk "bolletje" een knelpunt: dit kan variëren van conflicterende autonome ontwikkelingen, zeer beperkte fysieke ruimte, afwijkingen van de technische eisen van TenneT of andere professionele stakeholders, tot locaties waar complexe boringen noodzakelijk zijn.

Naast technische uitdagingen brengt de aanleg van de kabeltracés substantieel ruimtelijk en maatschappelijk effect met zich mee. Zo kan de bestemming van gronden ertoe leiden dat (recent) ingerichte openbare ruimte moet worden aangepast. Er bestaat een reëel risico op vertraging van woningbouwprojecten, waarbij soms wordt verzocht om de werkzaamheden van TenneT voorrang te geven. Ook andere herinrichtings- en ontwikkelingsprojecten kunnen vertragen doordat gronden tijdelijk als werkterrein moeten worden benut.

Daarnaast is er een grote kans op het kappen van bomen langs delen van het tracé, met beperkte mogelijkheden om deze op dezelfde locatie terug te planten binnen de belemmeringenstrook. Langs de gekozen route kunnen in- en uittredepunten leiden tot aanzienlijke tijdelijke overlast, bijvoorbeeld doordat sportvelden, speeltuinen of wegen moeten worden afgesloten of opgebroken. Dit kan bovendien andere lopende gemeentelijke projecten beïnvloeden. Ten slotte vraagt de realisatie van de kabeltracés om een strakke en nauwkeurige afstemming tussen TenneT, gemeente, nutsbeheerders en aannemers. Onduidelijkheid of miscommunicatie kan leiden tot extra hinder voor inwoners en bedrijven, vertraging in de uitvoering en hogere maatschappelijke kosten. Het is daarom essentieel om in de komende fase integraal te sturen op planning, ondergrondse coördinatie, participatie en communicatie.



Mogelijke kabel tracés: elke bolletje is een knelpunt

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2026, NUMMER 41

Datum	7 april 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Matthijs Kok
E-mailadres	matthijs.kok@utrecht.nl
Kenmerk	34136353
Beleidsveld	Energie en Klimaat

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2026 nummer 41 van Charlotte Passier (Volt) Felice Cicero (Student & Starter) Ben van Impelen (LINK), Joost Vasters (D66), Hessel Stellinga (CDA), Gertjan te Hoonte (VVD) en Rachel Heijne (GroenLinks) van 27 februari 2026 over Netcongestie. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Gezien we al geruime tijd het gesprek hebben over een aankomende wachtrij voor kleinverbruikaansluitingen, hoe kan het dat het nieuws van 12 februari als een verassing kwam?
Antwoord 1
Op 12 februari 2026 heeft TenneT via een persbericht een dreigende algehele aansluitstop aangekondigd voor het elektriciteitsnet in grote delen van de regio Utrecht, waaronder de gemeente Utrecht. TenneT heeft de situatie nog eens doorgerekend waarbij rekening is gehouden met de verwachte opbrengst van maatregelen, minder nieuwe aansluitingen door een mogelijke aansluitstop en de inzet van batterijen. Dat leverde een nieuw beeld op waarbij de ernst van de situatie minder gunstig blijkt dan de in november gegeven update, toen de situatie zelfs wat verbeterd leek. We waren daarom verrast door de aankondiging van de dreigende aansluitstop en de korte termijn waarop deze mogelijk al van kracht wordt. Dat gevoel werd versterkt door het grote verschil in de situatie tussen najaar 2025 en afgelopen januari.

Vraag 2
Op welke manier en met welke frequentie wordt het collegebestuur op de hoogte gehouden over de ontwikkelingen rondom netcongestie door TenneT?
Antwoord 2
De netbeheerders TenneT en Stedin doen normaal één keer per jaar een doorrekening van de netcongestie. Deze wordt in het najaar publiek gemaakt en is gebaseerd op de metingen die gedaan zijn de winter daarvoor, ontwikkelingen in de autonome groei van elektriciteitsgebruik en een update van de prognoses voor bijvoorbeeld woningbouw en laadinfrastructuur. De netbeheerder publiceren deze doorrekening in een congestieonderzoek. Gezien de nijpende situatie in regio Utrecht rekenen de netbeheerders nu twee keer per jaar (voor- en najaar) de situatie in regio Utrecht door.

De resultaten worden besproken in de Energy Board onder leiding van de provincie Utrecht, waarin gemeente Utrecht vertegenwoordigd is. De Energy Board (EB) heeft een adviserende functie richting netbeheerders en rijk. Provincie Utrecht neemt de adviezen uit de EB mee naar het Bestuurlijk Overleg Flevoland, Gelderland en Utrecht (BO FGU) waarin op FGU-schaal over de netcongestie wordt gesproken met het rijk. Provincie Utrecht zit bij dit BO FGU aan tafel, gemeente Utrecht niet. Een uiteindelijk besluit over het doorvoeren van een aansluitstop wordt door de netbeheerders

genomen. Vanwege de maatschappelijke impact van zo'n besluit heeft het rijk aangegeven dat dit besluit niet zonder afstemming met het rijk kan worden gedaan. Aanvankelijk zou dit besluit eind maart genomen worden, inmiddels is dat doorgeschoven naar eind april.
Eén van de acties die het rijk nu neemt is om een validatie uit te voeren op de uitkomsten van de laatste rekenronde. Dit is nodig om de congestiesituatie beter te begrijpen en heeft een duidelijke plek in de crisisaanpak. De informatie die door de netbeheerders tot nu toe is gegeven is summier en zeer wisselend in detailniveau. Een betere informatievoorziening vanuit de netbeheerders is nodig en we vragen daar al langer om.

Vraag 3
Wat was de inhoud van de eerdere updates?
Antwoord 3
Het is als volgt verlopen:

November 2022:
- *De provincie Utrecht heeft sinds oktober 2021 te maken met netcongestie voor terugleveren van elektriciteit en sinds november 2022 met netcongestie voor afname van elektriciteit.*
- *Aanvragen voor grootverbruik (bedrijven, scholen, maatschappelijke functies) worden vanaf dat moment niet meer aangesloten. Inmiddels staan meer dan 1.100 partijen op een wachtlijst. Kleinverbruik wordt nog wel aangesloten. Zie onder andere raadsbrief november 2022 en raadsbrief juni 2023.*

2024 – 2025
- *Uit nieuwe analyses blijkt dat een wachtlijst voor grootverbruik niet voldoende is om de netschaarste te verminderen. Een tiental noodmaatregelen voor extra flexvermogen in de Flevoland, Gelderland en Utrecht (FGU) regio worden ontwikkeld. Zie raadsbrief april 2024 Maatregelen Netcongestie Utrecht.*
- *In 2025 bleek prognoses van de netbeheerder dat de overbelasting een afvlakking liet zien, maar dat tegelijkertijd de voortgang op het maatregelenpakket te weinig voortgang laat zien. De netuitbreiding Utrecht Noord is vertraagd, waardoor de congestie tot 2033 duurt. Zie raadsbrief december 2025.*

Voorjaar 2026:
- *ACM heeft een herzien prioriteringskader gepubliceerd. Vanaf 1 juli 2026 geldt dit kader voor klein- en grootverbruik; het type gebruik is bepalend voor de plek op de wachtlijst.*
- *Uit nieuwe prognoses blijkt dat er in Utrecht minder capaciteit beschikbaar is dan gedacht. Een harde stop dreigt voor alle nieuwe en uitbreiding van bestaande aansluitingen op het elektriciteitsnet.*

Vraag 4
Wat zijn de nieuwe ACM regels voor prioriteringsverzoeken? Hoe zijn ze anders dan eerst?
Antwoord 4
De nieuwe ACM regels voor prioriteringsverzoeken betekenen dat de vroegere reservering van capaciteit voor kleinverbruik vervalt. Kleinverbruiksaansluitingen vallen nu onder het prioriteringskader waarin netbeheerders schaarse capaciteit moeten toewijzen volgens vaste categorieën:
1. *Congestieverzachters: batterijen en generatoren die congestie kunnen verhelpen*
2. *Veiligheid, w.o. zorg en hulpdiensten*
3. *Basisbehoeften, w.o. wonen en onderwijs*
4. *De overige aansluitingen.*

Hierdoor kunnen nieuwe aansluitingen of verzwaringen, ook voor kleinverbruik, worden geweigerd of op een wachtlijst worden geplaatst wanneer een hogere categorie voorrang heeft. Lopende aanvragen blijven buiten deze nieuwe regels, waardoor we geen impact verwachten op projecten waarvan de netaansluiting al is aangevraagd.
Het prioriteringskader is nog beperkt relevant in Utrecht omdat de netbeheerder verwacht dat ook geprioriteerde aanvragen op de wachtrij komen. Voordat aanvragers op de wachtrij contractvermogen kunnen krijgen, moet eerst capaciteit gevonden worden om de netveiligheid te kunnen garanderen, Mocht er toch ruimte vrijkomen komende jaren, dan verloopt dat via gecontroleerd vrijgave, waarbij nieuwe capaciteit of netverzwaringen gefaseerd beschikbaar komen om veiligheid en

leveringszekerheid te borgen. Of en hoeveel capaciteit vrij gaat komen is nog onduidelijk en hangt af van welke oplossende maatregelen de komende jaren genomen kunnen worden en hoe effectief die zijn.

Vraag 5
Het college geeft aan dat het effect op de oplevering van nieuwbouw voor de komende twee tot drie jaar waarschijnlijk beperkt is. Kan het college concreet aangeven om welke projecten dit gaat?
Antwoord 5
Deze impact van de aansluitstop is in kaart gebracht met een impactanalyse. Daarin is een inschatting gemaakt van impact op de woningbouw en de verduurzaming van het maatschappelijk vastgoed:

- *14.000 van de 39.000 te bouwen woningen in de periode van netcongestie (tot 2035) hebben naar verwachting op 1-7-2026 een netaansluiting en kunnen gewoon doorgaan.*
- *15.400 woningen, bedrijvenpark Strijkviertel en truckparking Stadsbedrijven kunnen waarschijnlijk gered worden met 10 congestieverzachters (grote generatoren).*
- *6.200-9.700 woningen (52-88 projecten) en 20-26 nieuwbouwprojecten voor gemeentelijk maatschappelijk vastgoed dreigen te vertragen. Voor het gemeentelijk vastgoed en 80% van deze woningen kan vertraging mogelijk voorkomen worden door de inzet van in totaal circa 50 (kleine) generatoren (vergelijkbaar met een (vracht)automotor). Dit hangt vooral nog af van de vergunbaarheid van generatoren die nog nader onderzocht wordt.*
- *De verduurzaming en uitbreiding van bijna 200 gemeentelijke maatschappelijke gebouwen dreigt te vertragen. Realisatie van deze vastgoedprojecten hangt af van de inzet van energiemanagement, accu's, generatoren of van (langer) gebruik van de bestaande gasaansluiting (indien beschikbaar).*
- *Ontwikkeling van kantoren ligt grotendeels stil tot 2035; renovatie van bestaande kantoren zal in sommige gevallen door kunnen gaan door toepassing van generatoren. We hebben geen goed zicht op over welke gebouwen dit gaat; we houden rekening met 10-20 aanvragen voor generatoren.*

Zoals vermeld in de raadsbrief van 13 februari in april toegezegd. Deze ontvangt u dus de komende weken.

Vraag 6
Welke maatregelen neemt het college om bestaande ondernemers te ondersteunen die nu al te maken hebben met beperkingen door netcongestie (bijv. vertraging in verduurzaming, uitbreiding, of aansluiting van zonnepanelen/warmtepompen)?
a. Ziet het college hierbij mogelijkheden om met het ondernemersfonds samen te werken?
Antwoord 6•
In de raadsbrief van 2 december 2025 noemen we een aanpak op drie sporen die zich ook laten vertalen naar ondernemers en bedrijven:

- *Versnellen van netuitbreidingen: Er ontstaat pas echt ruimte voor ondernemers zodra de uitbreiding van het stroomnet gereed is. Deze uitbreiding kost veel tijd en brengt pas in 2033 tot 2035 verlichting. Via de FGU-crisisaanpak wordt gewerkt aan versnelling van de uitbreiding in Utrecht Noord door TenneT en Stedin. Tegelijk willen we ervoor zorgen dat er op het lokale laagspanningsnet geen nieuwe knelpunten ontstaan. Stedin plaatst hiervoor 800 extra trafohuisjes in de stad.*
- *Voorkomen: We treffen maatregelen om bedrijven te helpen de bestaande netruimte maximaal te benutten. We werken samen op bedrijventerreinen aan energiehubs in combinatie met zoeklocaties voor hernieuwbare of regelbare opwek en collectieve laadoplossingen.*
- *Voorbereiden: Voor bedrijven bieden we handelingsperspectief op wat ondanks netcongestie wel mogelijk is en communiceren we over hoe zij zich kunnen voorbereiden op momenten waarop beperkt capaciteit vrijkomt. We kijken naar wat er mogelijk is voor ondernemers achter de meter, zoals bijvoorbeeld het slim omgaan met elektriciteit en het besparen van energie. Hiervoor kunnen ondernemers een gratis energiescan aanvragen, met het Energieloket contact opnemen en subsidies aanvragen waarmee ze hun energieverbruik slim kunnen monitoren en energiebesparende maatregelen kunnen uitvoeren.*

a. *Er wordt al samengewerkt met het Ondernemersfonds. Het Ondernemersfonds stelt bijvoorbeeld budget ter beschikking aan parkmanagementorganisaties voor het nemen van*

netcongestiemaatregelen voor ondernemers, zoals bijvoorbeeld het collectief laadonderzoek op de Wetering en uitbreiding energiehub op Lage Weide.

Vraag 7
Deelt het college dat het van belang is dat de gemeente Utrecht hierbij betrokken wordt?

a. Zo ja, welke rol wil het college spelen in het 'gecontroleerd vrijgeven' van aansluitingen, hoe en in samenwerking met welke andere partijen wil het college dit organiseren?

Antwoord 7
Het vrijgeven is een verantwoordelijkheid van de netbeheerders. Maar met de toenemende schaarste is het essentieel dat gemeenten betrokken zijn gezien het maatschappelijk belang. Wij zijn dan ook van mening dat de gemeente Utrecht betrokken zou moeten zijn bij de systematiek van gecontroleerd vrijgeven. Samen met de provincie, de VNG en de G4 proberen wij hier invloed op uit te oefenen. Met deze partners bespreken we ook de manier waarop we mogelijk na 1 juli 2026 "vroegtijdig" netaansluitingen aan kunnen vragen. Met vroegtijdig aanvragen kunnen overheden voorrang krijgen op andere aanvragers voor bijvoorbeeld woningbouw of maatschappelijke functies binnen de geprioriteerde categorieën. Dat biedt echter pas een oplossing wanneer er gecontroleerd capaciteit door de netbeheerder wordt vrijgegeven.

Vraag 8
Welke maatregelen worden genomen om de huidige gemiddelde tijd van een jaar voor locatiebesluiten voor trafohuisjes te versnellen en wat zijn de resultaten van de maatregelen?

Antwoord 8
Om de gemiddelde doorlooptijd van de locatiebesluiten terug te brengen van 12 naar 4 maanden nemen we samen met Stedin o.a. deze maatregelen:

- *Snellere escalatie bij 'moeilijke' locaties*
- *Duidelijke uitgangspunten voor de inpassing van de trafohuisjes vastleggen*
- *Borgen en leren van eerder gemaakte afwegingen*
- *Langer vooruitkijken en plannen dan we nu doen (nu 1-2 jaar, doel is minimaal 5 jaar vooruitkijken)*

In 2025 zijn 21 locaties voor nieuwe trafohuisjes bepaald (inclusief trafohuisjes die vervangen moeten worden en een nieuwe plek moeten krijgen). Het beoogde resultaat voor 2026 is een kortere doorlooptijd van 4 maanden voor het locatiebesluit waardoor meer buurten in uitvoering gaan. We streven naar 8-10 buurten per jaar (ongeveer 50-75 trafohuisjes). De aantallen rapporteren we de eerstvolgende keer in de voortgangsrapportage energie in mei 2026. Ook komt er in Q2 een kaart op de website van de gemeente met de buurten waar de buurtaanpak gestart is en de nieuwe trafolocaties waarvoor de vergunningen aangevraagd en verleend zijn.

Vraag 9
Zijn er al mogelijke knelpunten bekend en wat is er nodig om die op te lossen?

Antwoord 9
Omdat we ruimtes moeten zoeken voor trafohuisjes in de bestaande stad is het vinden van een geschikte locatie vaak centimeterwerk. In sommige gevallen kunnen we niet aan alle eisen van Stedin en/of onze eigen wensen tegemoetkomen. Dan is het onderhandelen waar we van af kunnen wijken. Als gemeente kijken we dan o.a. naar minimale afstanden tot ondergrondse infrastructuur, bomen of de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnen per trafolocatie. Stedin moet soms accepteren dat de gemeente minder grond beschikbaar stelt dan Stedin normaliter eist (dat betreft dan de grond om het trafohuisje heen). Ook is het voorgekomen dat Stedin een ander trafomodel moet plaatsen omdat hij anders niet op die plek in te passen is.
Een ander knelpunt is bijvoorbeeld het wegvallen van groen bij het plaatsen van trafohuisjes. Ondanks het feit dat plaatsing in het groen de laatste optie is, kunnen we dat in ca. 50% van de gevallen niet voorkomen. Er is momenteel een groencompensatieplan in de maak om dit knelpunt op te lossen.
In de raadsbrief van 2 december 2025 is rondom het spoor versnellen een aantal maatregelen benoemd om de plaatsing van trafohuisjes te versnellen. Daarbij is benoemd om sneller te escaleren, een budget vrij te maken voor de aankleding van trafohuisjes en groencompensatie. Deze maatregelen zijn inmiddels in gang gezet.

Vraag 10
Deelt het college dat deze crisis een kans biedt om de transitie naar het energiesysteem van de toekomst te versnellen? Graag een toelichting.
Antwoord 10
Ja, zeker. Het is belangrijk om ook voorbij de crisis te kijken. Wat is het toekomstig energiesysteem waar we heen willen en hoe helpen de keuzes die we nu maken in het kader van congestie om daarnaartoe te werken? Het toekomstig energiesysteem is niet fossiel maar hernieuwbaar. We gaan daarmee van een hiërarchisch energiesysteem met centrale fossiele opwekking naar een knooppuntennetwerk, met veel verschillende hernieuwbare opwekbronnen, opslag en uitwisseling van energie tussen systemen op verschillende niveaus. Per definitie netbewust. Deze crisis versnelt deze beweging. Systemen die gaan schuiven, wetten en regels die veranderen. Onder druk wordt alles vloeibaar. We willen dit momentum gebruiken om het energiesysteem een zet te geven in de goede richting.
Concreet betekent dit dat keuzes die we nu gedwongen zijn te maken door netcongestie, de weg naar het toekomstig energiesysteem niet in de weg mogen staan. Verdere inzet op besparing verlaagt de pieklast, dat is in alle gevallen een goed idee. Een gasturbine die warmte en elektra levert lijkt nu aantrekkelijk, maar zorgt op lange termijn voor afhankelijkheid van een fossiele oplossing en is dus niet wenselijk. We kijken naar wat keuzes doen op systeemniveau; een warmtepomp kan op individueel niveau een goed idee zijn, maar op systeemniveau verkeerd uitpakken. Ook op wijk- en buurtniveau kijken we integraal naar het energiesysteem waarbij elektriciteitsgebruik, warmte en opslag en opwek lokaal meer in balans moeten komen.

Vraag 11
Op welke manier is het college van plan om juist bij nieuwe gebiedsontwikkelingen in te zetten op het energiesysteem van de toekomst?
Antwoord 11
In de Beleidsnota Warmte is vastgelegd dat we in alle gebiedsontwikkelingen inzetten op duurzame en netbewuste nieuwbouw, waarbij ingezet wordt op het verlagen van de stroomvraag tijdens piekmomenten en maximale benutting van duurzame energie, met name de zomerse zonnestroom. Duurzame netbewuste nieuwbouw is een belangrijke pijler van het energiesysteem van de toekomst waarbij de vraag en het lokale aanbod van duurzame energie zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden.

Vraag 12
Welke (concrete) mogelijkheden ziet het college om deze transitie te versnellen?
Antwoord 12
In antwoord 11 geven we aan dat netbewuste nieuwbouw een belangrijke pijler is onder het energiesysteem van de toekomst. Netcongestie is een hele krachtige prikkel voor netbewuste energiesystemen. Het belangrijkste verschil tussen netbewuste en netonbewuste energiesystemen is de opslag van energie en dan met name de seizoensopslag. Door toepassing van seizoensopslag (bodemenergie, ofwel WKO) kunnen we de zomerse zonnestroom beter benutten (in de winter). Dit zorgt zowel voor het verlagen van de piekvraag in de winter (goed voor netcongestie) als voor vergroting van het aandeel duurzame energie (goed voor de duurzaamheid).

Het voordeel van netcongestie is dat toekomstbestendige energiesystemen gestimuleerd worden. Nadeel is dat deze systemen soms tijdelijk gevoed moeten worden met fossiele energie.

Vraag 13
Voert het college ook gesprekken met Stedin over netbewust bouwen versus plaatsen van congestieverzachters en welke de voorkeur heeft bij netaansluiting?
Deelt het college dat netbewust bouwen daarbij de voorkeur heeft?
Antwoord 13
Het al dan niet inzetten van een congestieverzachter voor gebiedsontwikkeling is een keuze van de gemeente en niet van Stedin. Over de voorwaarden waarop zijn we wel in gesprek met Stedin. Netbewust bouwen heeft altijd de voorkeur. In de huidige situatie is dat echter niet altijd een garantie voor een netaansluiting, omdat ook netbewuste nieuwbouw leidt tot extra piekvraag van gemiddeld 1 kW per woning. Als die capaciteit niet beschikbaar is, dan is de enige oplossing om tijdelijk met fossiele brandstoffen de benodigde elektriciteit te produceren. Voor zover mogelijk binnen onze

invloed, staan wij alleen generatoren toe als er sprake is van een netbewust energiesysteem met een lage elektriciteitsvraag op piekmomenten (dus netbewust). Hiermee voorkomen we dat de generatoren onnodig groot moeten worden of meer draaiuren maken dan nodig.

Vraag 14
Welke concrete steun of interventie vraagt het college aan de provincie Utrecht en het Rijk om de crisis op te lossen? Zijn er al afspraken gemaakt?
Antwoord 14
Omdat de situatie in Utrecht al langer nijpend is, hebben we inmiddels de nodige ervaring, kennis en kunde opgedaan om in samenwerking met het rijk onze provincie in te richten als test- en ontwikkellocatie voor congestieoplossingen. Het rijk heeft samen met de provincies Flevoland, Gelderland en Utrecht en de netbeheerders een crisisaanpak gemaakt om tot oplossingen en versnelling te komen. Hieronder vallen een aantal actielijnen waarin we binnen de proeftuin Utrecht met Rijk en regio aan de slag te gaan op drie belangrijke onderwerpen:

1. *Versnelde uitbreiding van het elektriciteitsnet: met name in Utrecht Noord door snelle doorvoer van de in het coalitieakkoord aangekondigde Crisiswet Netcongestie.*
2. *Vergroten risicobereidheid: We hebben in Nederland een van de meest betrouwbare elektriciteitssystemen van de wereld met een leveringszekerheid van 99,99%. Een van de redenen hiervoor is dat het hele systeem zo is uitgevoerd dat er altijd een element uit kan vallen waardoor er veel noodcapaciteit bestaat. We kunnen kiezen deze noodcapaciteit voor regulier gebruik in te zetten of voor een zwaardere belasting dan op dit moment kan. Daarmee accepteren we een groter risico op stroomuitval. We vragen het Rijk de maatschappelijke belangenafweging tussen leveringszekerheid en aansluitzekerheid te heroverwegen en daarbij een maatschappelijke kosten-baten afweging te maken.*
3. *Volle inzet op netbewuste nieuwbouw: Netbewuste nieuwbouw is de enige manier om te kunnen blijven bouwen. Substantiële steun is nodig van het Rijk voor de onrendabele top (meerkosten) van netbewust bouwen. Het werken met congestieverzachters (gasgeneratoren, batterijen) vraagt aanpassingen in wet- en regelgeving en dekking van de kosten. Tot slot is duidelijkheid nodig over de regels voor het vervroegd aanvragen van netcapaciteit voor woningbouw en voor het gecontroleerd vrijgeven van de capaciteit.*

Op 12 maart hebben de minister van VRO en de staatssecretaris van EZK een werkbezoek aan Utrecht gebracht waar we deze samenwerking ook besproken hebben. Na afloop van dit bezoek heeft staatssecretaris De Bat de Tweede Kamer geïnformeerd over de maatregelen in FGU.

Vraag 15
Hoe kan het college de Utrechtse visie op het Energiesysteem van de Toekomst op landelijk niveau onder de aandacht brengen en welke kansen ziet het college hiervoor?
Antwoord 15
In de komende tijd doet zich een aantal kansen voor:

- *22 april 2026: Commissiedebat Netcongestie en Elektriciteitsnet. Via Kamerleden en het gesprek op 2 april kunnen we onze wensen bij de minister onder de aandacht brengen.*
- *Het rijk richt nu voor de FGU-regio een crisisaanpak in met meerdere werksporen. Gemeenten nemen met de provincie, rijk en netbeheerders plaats in de werkgroepen waarbinnen aan oplossingen gewerkt wordt.*

Vraag 16
Op welke manier neemt het college de Europese richtlijn mee als onderbouwing voor deze langetermijnvisie in haar lobby richting het Rijk?
Antwoord 16
We nemen aan dat u doelt op de richtlijnen die gaan over Energiegemeenschappen (Elektriciteitsrichtlijn en de Renewable Energy Directive II (RED II). Deze richtlijnen zijn vertaald naar nationale wetgeving, met name de Energiewet en de Wet Collectieve Warmte. Deze nieuwe wetgeving maakt veel mogelijk wat we nodig hebben voor de ontwikkeling van het toekomstig

energiesysteem. Waar we in de uitvoering aanlopen tegen beperkingen binnen deze wetgeving, voeren we hierop een actieve lobby bij het rijk.

Vraag 17
In het coalitieakkoord wordt nog geen invulling geven aan de 1,5% NAVO-norm, welke mogelijkheden ziet het college om het gesprek met het Rijk aan te gaan vanuit de weerbaarheidsopgave?
Antwoord 17
Wij zijn op verschillende manieren hierover in gesprek met het rijk.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Netcongestie

25 februari 2026

Vragen:

Recent kwam naar buiten dat TenneT waarschuwt voor een aansluitingstop in Utrecht. Dat betekent dat er geen nieuwe stroomaansluitingen voor woningen en bedrijven meer komen. Het elektriciteitsnet kan de hogere vraag naar stroom niet aan. In de provincie Utrecht lopen daardoor 52.500 geplande nieuwbouwwoningen risico op vertraging. Ook ondernemers die willen vestigen, uitbreiden of verduurzamen, kunnen vastlopen. De ontwikkeling van Utrecht valt stil.
Naar aanleiding van het nieuwsbericht over de verergering van de situatie op het elektriciteitsnet, hebben Volt, Student & Starter, LINK, D66, CDA, VVD en GroenLinks vragen over wat dit betekent voor de gemeente Utrecht, hoe het college systeemkeuzes maakt en de manier waarop weerbaarheid in die keuzes wordt meegenomen.

Vragen:

In de brief van 13 februari schrijft het college verrast en erg geschrokken te zijn omdat de impact voor de stad enorm is en dat de ernst van de situatie niet strookt met de update die TenneT in het najaar van 2025 gaf.

1. Gezien we al geruime tijd het gesprek hebben over een aankomende wachtrij voor kleinverbruikaansluitingen, hoe kan het dat het nieuws van 12 februari als een verassing kwam?
2. Op welke manier en met welke frequentie wordt het collegebestuur op de hoogte gehouden over de ontwikkelingen rondom netcongestie door TenneT?
3. Wat was de inhoud van de eerdere updates?
4. Wat zijn de nieuwe ACM regels voor prioriteringsverzoeken? Hoe zijn ze anders dan eerst?
5. Het college geeft aan dat het effect op de oplevering van nieuwbouw voor de komende twee tot drie jaar waarschijnlijk beperkt is. Kan het college concreet aangeven om welke projecten dit gaat?
6. Welke maatregelen neemt het college om bestaande ondernemers te ondersteunen die nu al te maken hebben met beperkingen door netcongestie (bijv. vertraging in verduurzaming, uitbreiding, of aansluiting van zonnepanelen/warmtepompen)?
    a. Ziet het college hierbij mogelijkheden om met het ondernemersfonds samen te werken?

Na de aansluittop hanteren de netbeheerders een systematiek van ‘gecontroleerd vrijgeven’, hoe dit precies in zijn werk gaat is nog onbekend.

7. Deelt het college dat het van belang is dat de gemeente Utrecht hierbij betrokken wordt?
    a. Zo ja, welke rol wil het college spelen in het ‘gecontroleerd vrijgeven’ van aansluitingen, hoe en in samenwerking met welke andere partijen wil het college dit organiseren?

In de raadsbrief Stand van zaken netcongestie uit november 2025 schreef het college op drie sporen in te zetten. Zo worden er onder andere maatregelen genomen om de gemiddelde tijd van de realisatie van trafohuisjes te verminderen.

8. Welke maatregelen worden genomen om de huidige gemiddelde tijd van een jaar voor locatiebesluiten voor trafohuisjes te versnellen en wat zijn de resultaten van de maatregelen?
9. Zijn er al mogelijke knelpunten bekend en wat is er nodig om die op te lossen?

Crises bieden ruimte voor systeemverandering. Het volledig volgelopen elektriciteitsnet is zeker te definiëren als een crisis. Wanneer Utrecht werk zou willen maken van systeemverandering, dan zou dit dus het moment zijn: in de Nota Warmte heeft de gemeenteraad een visie voor die systeemverandering vastgelegd. Samengevat ziet die visie er als volgt uit:
Het Energiesysteem van de Toekomst bestaat uit kleine, slimme energiesystemen in buurten en op bedrijventerreinen. Warmte en elektriciteit worden hierin in samenhang opgewekt, opgeslagen, uitgewisseld en gebruikt. Zo doorbreken we de grenzen van het oude systeem door vraag en aanbod op buurtniveau in balans te brengen: wat lokaal wordt opgewekt, wordt ook lokaal gebruikt. Het energiesysteem van de toekomst is een schaakbord van energiesystemen dat zichzelf en elkaar in balans houdt.

10. Deelt het college dat deze crisis een kans biedt om de transitie naar het energiesysteem van de toekomst te versnellen? Graag een toelichting.
11. Op welke manier is het college van plan om juist bij nieuwe gebiedsontwikkelingen in te zetten op het energiesysteem van de toekomst?
12. Welke (concrete) mogelijkheden ziet het college om deze transitie te versnellen?
13. Voert het college ook gesprekken met Stedin over netbewust bouwen versus plaatsen van congestieverzachters en welke de voorkeur heeft bij netaansluiting?
    a. Deelt het college dat netbewust bouwen daarbij de voorkeur heeft?

In het coalitieakkoord ‘Aan de slag, bouwen aan een beter Nederland’ schrijven de coalitiepartijen dat het cruciaal is om te investeren in energiezekerheid en betaalbare energie, ook voor de lange termijn. Dat willen ze onder andere aanpakken door in te zetten op energiehubs.

14. Welke concrete steun of interventie vraagt het college aan de provincie Utrecht en het Rijk om de crisis op te lossen? Zijn er al afspraken gemaakt?
15. Hoe kan het college de Utrechtse visie op het Energiesysteem van de Toekomst op landelijk niveau onder de aandacht brengen en welke kansen ziet het college hiervoor?
16. Op welke manier neemt het college de Europese richtlijn mee als onderbouwing voor deze langetermijnvisie in haar lobby richting het Rijk?
17. In het coalitieakkoord wordt nog geen invulling geven aan de 1,5% NAVO-norm, welke mogelijkheden ziet het college om het gesprek met het Rijk aan te gaan vanuit de weerbaarheidsopgave?

Gesteld door:

- Charlotte Passier, Volt
- Felice Cicero, Student & Starter
- Ben van Impelen, LINK
- Joost Vasters, D66
- Hessel Stellinga, CDA
- Gertjan te Hoonte, VVD
- Rachel Heijne, GroenLinks