

**2 0 2 6**

## **TRANSCRIPTIE VRAGENUUR 18 JUNI 2026**

**11e vergadering – 18-06-2026**

Vergadering van de gemeenteraad, gehouden op 18 juni 2026 om 17:00 uur.

**Voorzitter:** Floor van Twuijver

**Aanwezig zijn de leden:** Gijs Toussaint (D66), Ilse Raaijmakers (GroenLinks-PvdA), Merlissa Diele (GroenLinks-PvdA), Titus Stam (GroenLinks-PvdA), David Bosch (UtrechtNu!), Richard Nijhoff (VVD), Jan Baijens (Partij voor de Dieren)

**Afwezig is het lid:** x

**Aanwezig zijn de wethouders:** Dennis de Vries, Eva Oosters, Senna Maatoug

**Griffier:** Gijs Corten

Opening van de vergadering.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:02:07]:**

Goedemiddag allemaal. Welkom bij dit Vragenuur. Welkom ook aan alle mensen die online meekijken. De niet zo rijk gevulde publieke tribune, maar goed dat jullie er zijn. En uiteraard ook iedereen in de zaal. We hebben vandaag vier vragen op het programma, dus die gaan we stuk voor stuk langs. En het mooie is dat de indiener van de eerste vraag al helemaal klaar staat. Dus ik wil graag het woord geven aan de heer Bosch voor de vraag plaatsing extra laadpalen en parkeerdruk.

**David Bosch (UtrechtNu!) [00:02:35]:**

Dank u wel, voorzitter. In de Adriaan-Muldenstraat en Utrecht zijn recent een extra laadpalen geplaatst en liggen er plannen voor verdere uitbreiding? Omwonenden geven aan dat de bestaande laadplaatsen regelmatig leeg staan terwijl de parkeerdruk hoog is. Tegelijkertijd loopt er een aanvraag voor gehandicapten parkeerplaatsen in de nabije omgeving. Bewoners stellen dat ze onvoldoende geïnformeerd zijn en vragen zich af wat de noodzaak voor verdere uitbreiding voldoende is onderbouwd. Deze kaars roept bredere vragen op over de afweging tussen laadvoorzieningen, reguliere parkeerplaatsen en maatwerk zoals gehandicapten parkeerplaatsen. 1. Kan het college toelichten op basis van welke concrete gebruikgegevens en criteria wordt besloten tot uitbreiding van laadpalen in wijken zoals de Adriaan Muldersraad? Herkent het college het beeld dat bestaande laadpalen en recent aangewezen laadplaatsen in de wijk niet consequent benut worden en hoe dit wordt meegenomen in de besluitvorming? 3. Hoe wordt de belangafweging gemaakt tussen laadplaatsen, reguliere parkeerplaatsen en de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen, met name in straat met een hoge parkeerdruk. 4. Op welke wijze worden omwonenden geïnformeerd en betrokken bij voorgenomen plaatskaart laadpalen en achter het college deze werkwijze in dit geval zorgvuldig verlopen. 5. Is het college bereid om deze specifieke casus, de voorgenomen locaties, te heroverwegen en maatwerk toe te passen, bijvoorbeeld door rekening te houden met een lopende aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats. Dank u wel, voorzitter.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:04:02]:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan wethouder Oosters voor de beantwoording van de vragen.

**Eva Oosters (College) [00:04:20]:**

Dank u wel, voorzitter. En ook dank aan de indiener van de vragen. Allereerst op vraag 1. We baseren de plaatsing van laadpalen op gebruikgegevens, zoals de bezettingsgraad en op prognoses van de groei van het aantal elektrische voertuigen en de toekomstige laadbehoeften. Als laadpalen intensief worden gebruikt is er een hoge groeiende laadbehoefte in die buurt. En de concessiehouder van de laadpalen is dan verplicht om laadpalen bij te plaatsen op de voorgenomen locaties in diezelfde buurt. Ook gebeurt dit soms proactief om juist eigenlijk een dekkend netwerk te realiseren en toekomstige vraag ook op te kunnen vangen. En daarbij wordt ook gewerkt vanuit het strategisch plan Laad Infrastructuur 2030, dat ook van de gemeente is. Voorzitter dan als antwoord op vraag 2. Parkeerplaatsen en laadpalen worden nooit 100% van de tijd benut. We werken in samenwerking met de concessiehouders voor laadpalen met maximale bezettingsgraad. We zien dat de bezettingsgraad in deze buurt met name in de nachten hoog is. Net zoals parkeerplaatsen eigenlijk zonder laadpalen is de bezettingsgraad met name in de nachten hoog en is er overdag terecht zeggen bewoners dat ook meer ruimte. Dan als antwoord op vraag 3. We plaatsen data gestuurd op basis van de bezettingsgraad en volgen daarmee het tempo waarin bewoners in de stad kiezen voor elektrische voertuigen. Het

aantal parkeerplaatsen blijft ongewijzigd, waardoor op buurtniveau de parkeerdruk ongeveer gelijk blijft en mensen altijd kunnen blijven parkeren. Als het dan niet altijd een plek waarop zij gewend zijn te parkeren, dus soms ook niet meer voor de deur. De parkeerdruk blijft ongeveer gelijk omdat een elektrisch voertuig in vrijwel alle gevallen een fossiele variant vervangt. Voorzieningen zoals gehandicapten parkeerplaatsen worden afzonderlijk beoordeeld. Dan als antwoord op vraag 4. Periodiek bepalen wij waar in de toekomst mogelijk die laadpalen kunnen komen. Dat heb ik net al toegelicht. Dit publiceren wij op een interactieve kaart via onze website, zodat bewoners extra locaties kunnen voorstellen, bezwaren kunnen uiten of alternatieven kunnen aandragen. Direct omwonenden vragen wij via een wijkbericht om te reageren op die locaties. Zodra we van plan zijn daadwerkelijk te plaatsen, informeren we bewoners via een wijkbericht, publicatie van het verkeersbesluit in het gemeenteblad... En via de gemeentelijke website. En in het wijkbericht wordt dan ook altijd aangegeven hoe bezwaar kan worden gemaakt. Dan als antwoord op de laatste vraag. We hebben een bezwaar over de voorgenomen laadpaal, waar de vragen ook over gaan, ter hoogte van de Adriaan Mulderschaat 29 ontvangen. En in het algemeen zijn we altijd bereid om op locaties opnieuw te beoordelen en in die mogelijk ook maatwerk toe te passen. Maatwerk, zoals het betrekken van een lopende aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats, kan worden meegewogen. We weten dit echter niet altijd van tevoren en daarom kan ook nog op een later moment juist dat maatwerk worden toegepast. En zo zullen we dat ook in dit geval aanpakken. We zullen dan ook contact opnemen met de indieners en met de collega's van VTH die de aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen behandelen. En wie weet komt daar dus ook het gewenste resultaat uit. Voorzitter, dat waren de antwoorden.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:07:20]:**

Dank u wel. Dan kijk ik de zaal in of er nog aanvullende vragen zijn van andere fracties. Dat is volgens mij niet het geval. Dan vraag ik of UtrechtNu! nog vervolgvragen wil stellen. Dat is wel het geval. U heeft het woord.

**David Bosch (UtrechtNu!) [00:07:32]:**

Ja, wat ik aan de wethouder wil vragen is: Er werd gezegd van, en soms is het ook vooruitziend, staat dat dan niet op gespannen voet met die parkeerdruk die wordt beweerd van aan de ene kant wordt het aantal parkeerplaatsen een op een zo ongeveer met fossiele auto's afgenomen. Terwijl als je dat vooruitziend zou doen, dan kan het op dat soort momenten wel druk gaan geven. Is dat iets wat het college wel goed in de gaten houdt, voorzitter?

**Eva Oosters (College) [00:07:59]:**

Ja, voorzitter. De heer Bosch heeft daar wel gelijk. Dus daar zit best een spanning tussen. Dus je moet het ook niet teveel doen. Dat proberen we ook niet te doen. Maar soms kan

het wel zijn dat iemand in een straat of een buurt dan ervaart van hé, hier is toch ineens wat meer veranderd dan naar mijn wens is. Maar we proberen daar wel nogmaals met name ook echt te sturen op het daadwerkelijke gebruik van elektrische voertuigen.

**David Bosch** (UtrechtNu!) [00:08:24]:

Ja, en heel kort. Wat ook nog altijd opvalt is dat het aantal plekken wat geplaatst wordt voor elektrische palen dat lijken vaak A-locaties te zijn in wijken. Dus bij flats, bij de ingang, bij het begin van de straat. Dat voelt voor heel veel mensen ook vaak als een soort oneerlijk. Kan het college zeggen waarom dat eigenlijk zo gebeurt?

**Eva Oosters** (College) [00:08:47]:

Ik durf oprecht niet te zeggen of dat zo is. Dus ik weet ook niet of dat zo is. Ik zou dat wel mee kunnen nemen terug naar de organisatie. Om te kijken, zit daar specifiek iets in? Of is dat iets wat automatisch gaat dat we eigenlijk niet zouden willen? Dus ik wil wel toezeggen om dat even mee te nemen.

**Floor van Twuijver** (Voorzitter) [00:09:05]:

Oké, dank u wel. Dan ronden we hier bij de eerste vraag af. En gaan we door naar de tweede vraag. Is er nog plek voor de samen naar schoolklas? En dan krijgt mevrouw Raaijmakers van GroenLinks-PvdA het woord.

**Ilse Raaijmakers** (GroenLinks-PvdA) [00:09:20]:

Ja, dank u wel, voorzitter. Aan deze vragen stel ik mede namens Partij voor de Dieren, CDA, EenUtrecht, ChristenUnie, Stadsbelang Utrecht en de VVD. In Utrecht hebben we dus samen naar schoolklas de astronaut, een plek waar kinderen met een zorgbehoefte naartoe kunnen en onderwijs krijgen en zorg is aanwezig. De kinderen van de astronaut maken gebruik van ruimtes in school de meander. Zo ontmoeten ze ook andere kinderen en kunnen op een eigen manier leren en ontwikkelen. Helaas hoorden we van betrokkenen, en hebben we inmiddels ook in het AD kunnen lezen, dat de meander sluit. En dat het onduidelijk is waar de astronaut naartoe gaat. Daarom hebben we de volgende vragen. 1. In hoeverre is het college op de hoogte van de situatie bij de meander? 2. We willen juist de combinatie van verschillende functies in school gebouwen. Hoe kan het dan dat een initiatief als de samen naar schoolklas toch haar plek verliest? 3. Is het college met ons eens dat we initiatieven zoals de astronaut, waar onderwijs, jeugd en zorg samenkomen en proeftuinen voor inclusief onderwijs zijn, moeten koesteren? En op welke wijze zoekt het college naar een oplossing? En vier, is het college in overleg met scholen om onderwijs, jeugd en zorg meer samen te laten werken? Een streven dat ook in de Utrechtse onderwijsagenda terugkomt en thema is bij de tafels onderwijs en jeugd. En kijkt het

college daarbij ook naar andere gemeenten waar inmiddels tientallen samen naar schoolklassen zijn?

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:10:39]:**

Dank u wel. En ik zie dat wethouder De Vries ook staat te trappelen om antwoord te geven. Dus die krijgt het woord terwijl hij er klaar voor staat.

**Dennis de Vries (College) [00:10:53]:**

Dank u wel, voorzitter. En ook dank voor het stellen van deze vragen. Ik zal ze een voor een even aflopen. Antwoord op de eerste vraag. Ja, we zijn op de hoogte van de situatie bij de meander. En we hebben ook contact met de astronaut. En er is ook overleg tussen de gemeente en het schoolbestuur SPO Utrecht over de gevolgen van de sluiting. En daarbij gaat het over zowel de verantwoordelijkheid voor de fusie of opheffing van het openbaar onderwijs als de verantwoordelijkheid vanuit onderwijshuisvesting. En het antwoord op de tweede vraag. Bij een sluiting of fusie van een school ontstaat er altijd een nieuwe situatie waarin een gebouw ook anders gebruikt gaat worden dan daarvoor. En we vervolgens dus ook opnieuw moeten kijken naar de mogelijkheden van huisvesting van alle functies die in een schoolgebouw om plek hadden. En dat geldt voor het onderwijs waarvoor we als gemeente vanuit de wettelijke zorgplicht altijd zorg dragen voor passende alternatieven. Ook voor niet-onderwijsfuncties in het gebouw, zoals de kinderopvang. En de astronauten spannen we ons ook in voor een nieuwe plek. En hierover gaan we ook met alle partijen in overleg. Ons streven is dat alle partijen in de nieuwe situatie vanaf 1 augustus 2027 ergens een plek hebben. En waar mogelijk combineren we ook aanbod voor onderwijs, opvang en zorg voor kinderen in multifunctioneel gebruik van schoolgebouwen. Dan het antwoord op de derde vraag. We onderschrijven het belang van initiatieven waarin onderwijs en jeugdhulp samenkomen. En initiatieven zoals de astronaut laten ook zien hoe er in de stad vanuit eigen initiatief wordt gezocht naar oplossingen voor kinderen voor wie ons systeem nog niet toereikt is ingesteld. En daar kunnen we ook veel van leren. We zien hierin als college voor onszelf een verbindende en ook faciliterende rol om dit initiatief ook goed in te bedden in de samenwerking tussen onderwijs, jeugdhulp en zorg. En specifiek voor de huisvesting van de astronaut zijn wij in gesprek met hen over een mogelijke oplossing en alternatieve ruimte om te huren. Niet alles ligt volledig in onze invloedssfeer, maar we agenderen een mogelijke plek voor de astronaut sowieso in de herschikkingsgesprekken met de schoolbesturen in Vleuten de Meern en Leidsche Rijn. Zoals ook multifunctioneel gebruik met andere functies als kinderopvang hier ook ter sprake komt. En dan het antwoord op de vierde vraag. We zijn continu in gesprek met scholen, samenwerkingsverbanden en jeugdhulppartners om samenwerking tussen onderwijs en jeugdhulp te versterken. En dat doen we op verschillende manieren. Dus denk bijvoorbeeld aan, dat doen we bestuurlijk in de uitvoering, de stadstafel jeugdonderwijs, de kernpartneraanpak en ook de pilot zorg en onderwijs, waarbij we ook samenwerken met andere jeugdhulpregio's. En we kijken ook nadrukkelijk naar ervaringen en goede voorbeelden uit andere gemeenten. Nou is het wel zo, wat we vaak zien, dat die goede voorbeelden soms ook contextafhankelijk zijn en niet altijd één

op één over te nemen zijn naar de Utrechtse praktijk. Dus het is heel erg belangrijk om het ook aan te laten sluiten bij het al bestaande aanbod in onze stad en juist binnen dat brede continuüm van opvang, onderwijs en jeugdhulp. En daar was ik al voorzitter.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:13:35]:**

Dank u wel. Dan kijk ik opzij over nog vanuit de andere fracties. Vragen zijn die zie ik wederom niet. Wil de GroenLinks-PvdA verder vragen? Ja, mevrouw Raaijmakers heeft.

**Ilse Raaijmakers (GroenLinks-PvdA) [00:13:44]:**

Voorzitter, dank voor de beantwoording. Wat ik toch lastig vind, is dat er heel erg vanuit het systeem wordt gedacht. Ik hoor dat we aan het uitzoeken zijn bij wie welke verantwoordelijkheid ligt. En over fusiegesprekken en dan herschikkingsgesprekken. Het lastige is, dit is een initiatief dat is opgezet juist buiten het systeem om, om deze kinderen te kunnen helpen. Ik had liever gehoord dat we nu zeggen, we stellen deze kinderen centraal, we bieden die sowieso aan plekken gaan kijken wat er in het systeem nodig is. Dus wil de wethouder ook op die manier daarnaar kijken?

**Dennis de Vries (College) [00:14:16]:**

Volgens mij zeg ik het niet heel veel anders. Dus ik zeg ook dat dit een hele belangrijke manier is... om ook deze kinderen te kunnen helpen. En dat we juist heel erg zoeken hoe we dat kunnen combineren met onderwijs. Dus volgens mij gaat dat juist heel erg over de inhoud. En we weten ook dat er op deze plek herschikjesgesprekken lopen. Ik denk dat het en-en is. Die gesprekken lopen, daar moet je gebruik van maken. Daar zitten overigens ook juist al deze partijen aan tafel. Dus volgens mij moet je dat juist samen doen, ja.

**Ilse Raaijmakers (GroenLinks-PvdA) [00:14:47]:**

Dit is echt een kwetsbare groep die dit nieuws al heel veel onrust heeft teweeg gebracht. Bij ouders en bij de kinderen. Kunnen we garanderen dat er voor hen straks ook nog een plek is?

**Dennis de Vries (College) [00:15:01]:**

Nou ja, ik heb net gezegd dat ik mijn uiterste best voor doe en me daar ook persoonlijk voor inzet, voorzitter. Kijk, garantie vind ik een moeilijk woord, maar ik heb net gezegd welke gesprekken we voeren en hoe dat gaat. En ook zijn we afhankelijk van verschillende andere partijen die ook gebruik maken van ons vastgoed. Dus we hebben ook gewoon een verplichting om scholen een plek te geven in ons onderwijsvastgoed. Er zijn ook startende scholen die ook op zoek zijn naar ruimte. En dat is gewoon wel een puzzel die gelegd moet worden. En ik vind ook dat ik daar recht aan moet doen. Neemt u van mij aan dat ik hier echt mijn uiterste best voor

doe. En dat doen we in de vele gesprekken die we ook juist met al deze andere partijen vanuit de inhoud hierop voeren.

**Ilse Raaijmakers (GroenLinks-PvdA) [00:15:41]:**

Voorzitter, als laatste dan hoop ik dat we hier vanuit onderwijs, vastgoed, zorg en jeugd, dus op al die portefeuilles waar we het hebben, hiervoor inzetten. Maar het is me nog de laatste vraag hoe wij als raad hiervan op de hoogte worden gehouden.

**Dennis de Vries (College) [00:15:53]:**

Ik kan me voorstellen dat we dit even meenemen, ook in de voortgangsbrief onderwijs die we met uw raad delen. Dus dan doe ik dat op die manier.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:16:01]:**

Oké, en dan ronden we daarmee ook deze vraag af en gaan we door naar de derde vraag. Gaan we luisteren naar inwoners en de Tuinwijk route veiliger en groener maken? En dan is het woord aan de heer Baijens van de Partij voor de Dieren.

**Jan Baijens (Partij voor de Dieren) [00:16:31]:**

Dank u wel, voorzitter. Tijdens de drukbezochte Raadsinformatiebijeenkomst op 4 juni spraken vele omwonenden over de verkeersveiligheid van de tuinwijkroute, zoals een vader die boos en bezorgd was omdat zijn kinderen niet veilig door de straat kunnen fietsen en een moeder die bang was dat haar kinderen ook in de toekomst niet veilig over kunnen steken. Hierbij viel het op dat alle inwoners eensgezind waren en de voorkeur gaven voor het alternatieve plan dat de Fietzersbond samen met inwoners heeft opgesteld. Een aanwezige verkeerskundige gaf aan dat meerdere onderdelen hiervan prima overgenomen kunnen worden. Omdat de plannen al in een vergevoerd stadium zijn, is er hier nu haast nodig om bij te sturen? Dat brengt de fracties van Partij voor de Dieren, CDA, Een Utrecht, D66 en Volt wilde hier graag ook nog bij aansluiten tot de volgende vragen. Herkent het college de breed gedragige zorgen van inwoners over de verkeersveiligheid? Zo ja, hoe gaat het college met deze zorgen om? Erkent het college dat lange rechte wegen uitnodigen tot te hard rijden en is het college bereid alsnog midden eilanden en verspringende groenstroken toe te voegen? Zo nee, waarom niet? Is het college bereid om op korte termijn het eigen plan en het alternatieve plan van inwoners en de Fietzersbond onafhankelijk te laten beoordelen en aantoonbaar veiligere alternatieven over te nemen? En nu blijkt dat er geen ruimte in de ondergrond is op de originele locaties, gaat het college zich ook inspannen om op een andere locatie bomen toe te voegen in de Pieternieuwlandstraat.

**Senna Maatoug (College) [00:18:33]:**

Voorzitter, ik sta hier met een beetje ongemak, ga ik even eerlijk zeggen, omdat dit onderwerp heel uitgebreid besproken is in de raad en de commissie en in de raadsvergadering net voor de jaarwisseling. Ook de onderwerpen die hier aangedragen worden in de vraag en ook de veging daaromheen. Ik constateer ook, er is een nieuwe raad. En ik hoor heel sterk de behoefte, ook bij de vraagsteller, om daarin sturing mee te geven. Ik ga zo antwoord geven per vraag, en dat ga ik zo snel doen, voorzitter. Maar ik vind het belangrijk om tegen uw raad te zeggen, als er een wens is om te sturen, zoals de vraagsteller zei, dan denk ik dat een ander instrument effectiever is. Want het college in de gesprekken die we met uw raad gehad hebben, en dat was dan de raad voor de verkiezingen, maar dit blijft hetzelfde raad, daar zijn al deze onderwerpen heel uitgebreikt gewogen. Dus die weging verandert niet. Niet omdat er geen nieuwe feiten zijn. Ik snap wel dat u de wens heeft om daar richting mee te geven. Ik zeg het even vooraf om ook de frustratie te voorkomen bij de beantwoording. Want ik ben gewoon even expliciet in dat ongemak, voorzitter. Ook in de fase met net voor een nieuw college dat hopelijk binnenkort aantreedt. Dan ga ik naar de eerste vraag over het erkennen van de zorgen over verkeersveiligheid. Wij erkennen de zorgen van de bewoners en hebben deze ook telkens meegewogen in het besluitvormingsproces. In 2017 hebben we een verkenning gedaan naar de verkeersroute Fotulast. Hieruit bleek dat de route Kaatstraat-Kardinaal de Jongweg veel werd gebruikt door autoverkeer zonder bestemming in de wijk. Dit zorgt voor drukke en soms onveilige straten. En als eerste verbetering hebben we een afslagverbod op de Oude Noord gerealiseerd. Sindsdien rijdt er minder autoverkeer in de stad uit via de route Fotulast... Waaronder ook de Willem van Noordstraat en Antonius Matthäuslaan. Bij het opstellen van IPVE tuinwerkroute hebben we zorgen van de omgeving meegekregen over de verkeersveiligheid. Over onder andere het hardrijdend verkeer en oversteken. En deze zorgen hebben we meegewogen bij het vaststellen van dit plan. Onder andere door de rijbaan te versmallen naar 6,5. Dus dat is een aanpassing die gedaan is op basis van ook die processen. Kent u de inspraak die we gedaan hebben. Bij het opstellen van het voorlopige ontwerp is nadrukkelijk meegegeven vanuit de omgeving en uw raad om extra snelheidsnemende maatregelen op te nemen ten opzichte van het vastgestelde IPVE. En we hebben in het najaar van 2025 hier ook over gesproken in de commissie en de raad. En daarna hebben we de verkeersplateaus in het ontwerp opgenomen. Gedurende het debat dat we met elkaar gehad hebben, aanpassingen plaatsgevonden. En bij iedere keuze in dit proces hebben we verschillende belangen tegen elkaar afgewogen. En we hebben alles vertaald in het vastgestelde ontwerp dat zowel verkeersveilig is als recht doet aan de andere ambitie van de stad. En daar vroeg ik persoonlijk aan toe, voorzitter, dat het ook belangrijk is om niet onzekerheid te creëren over of de uitkomsten gaan veranderen of niet. En dan kom ik bij mijn openingsstatement dat u dan echt richtinggevend moet zijn. Dan twee, de rechte wegen. Lange rechte wegen kunnen inderdaad uitnodigen tot te hard rijden. In het ontwerp zijn daarom verschillende maatregelen opgenomen die snelheidsremmend werken. Fietsstraatinrichting met rood asfalt, waarbij fietsers centraal op de rijbaan fietsen. Maximale snelheid van 30 kilometer. Bomen langs de weg, verticale elementen zoals bomen dragen bij aan het reduceren van de rijsnelheid. Verkeersplateaus, Midden-Eiland, Antonius, Matthäuslaan... Dus dat zijn elementen die daar betrekking op hebben. Zijn we bereid op kort termijn eigen plan, alternatief plan? We hebben daar uitgebreid met elkaar gesproken. Dit is de weging die we gemaakt hebben vanuit de inhoud. Alle beide kanten. Daar hebben we ook voorstellen gelegen met andere sturing. Die zijn niet aangenomen door uw raad. Ik herhaal mijn openingsstatement als u daar nu weer richting geeft en iets wil doen. Nu blijkt er geen ruimte in

de ondergrond. Op de originele locatie was tot slotvraag. Waar het kan hebben we bomen opgenomen in het ontwerp voor de Pieter Nieuwelandstraat. Er is geen ruimte voor meer bomen dan het aantal dat we hebben opgenomen in het voorlopig ontwerp. Het toevoegen van meer bomen gaat ten koste van parkeren voor fietsen en auto's. Mijn suggestie tot slot is dat het debat wat we hebben over de Noordportstudie in de breedte, volgens mij het eerstvolgende debat is wat we hebben waar u een ander instrument zou kunnen inzetten.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:22:24]:**

Dank voor de beantwoording. Ik kijk de zaal en zijn er vanuit de VVD.

**Richard Nijhoff (VVD) [00:23:00]:**

Zo, dan ben ik ook in beeld. Dank je wel. Dank voor de beantwoording. Ik vroeg me nog even af, ik snap de ongemak die we hier hebben. In hoeverre hebben we straks een nieuwe behandeling over de Noordpoort en zijn dan de maatregelen die hier worden genoemd in de tuinwijkroute, staan die dan daar nog ter discussie of staan die eigenlijk nu al vast?

**Senna Maatoug (College) [00:23:29]:**

Voort u er twee antwoorden. Het eerste ontwerp, het ontwerp, staat vast. Want we hebben ook een verkeersbesluit genomen. Dus dat staat vast, het ontwerp. Tenzij u daar een andere... Dan moet u iets terugnemen wat u al besloten heeft. Ten aanzien van de netwerkstudie, en dat is de samenhang, is dat in dat gebied moeten we nog... En dat is de opdracht en het debat dat we eerder met elkaar gehad hebben rond Noordpoort... Is het aantal verkeersbewegingen naar beneden in dat gebied... Dat heeft invloed ook op verkeersveiligheid en de aantallen in verkeersstroom. Daar zit ook de samenhang. Maar dat gaat dan ook over een breder pakket van maatregelen, maar niet zozeer de inrichting van de tuinwerkroute.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:24:08]:**

Wilt u daar nog op doorvragen?

**Richard Nijhoff (VVD) [00:24:11]:**

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik moest even hier nadenken over wat ik dan hoor. Op het moment dat we natuurlijk in die totaliteit gaan kijken naar de wegen daaromheen. Want ik hoor u net in de beantwoording aangeven dat de veiligheid verbeterd is door maatregelen op de Kaatstraat. Maar vervolgens zijn er natuurlijk ook daardoor verkeersonveilige situaties op een andere weg gekomen. Dus ik zit even daar mijn afweging van op het moment dat je dus nu in de totaliteit gaat kijken. Ga je dan ook niet toch opnieuw ook naar die tuinwijkroute moeten kijken?

**Senna Maatoug (College) [00:24:47]:**

Dus even in de scherpste, als het gaat over de inrichting, en even zo doen we dat met elkaar, ook als dingen bewegen. Op een gegeven moment zeg je, dit is de inrichting en dan moet je starten en dan ga je bouwen. En dan ga je dat doen. Dus dan ga je dat niet de hele tijd open houden. Daarom was ik ook zo stellig aan het begin in mijn ongemak. Want ik vind ook dat u rust moet creëren richting inwoners over wat is het nou. Wij als college, laat ik dat ook heel duidelijk zeggen. Wij hebben die weging heel bewust gemaakt. Dat hebben we gedurende het proces consequent gedaan. We hebben aanpassingen gedaan in de voorstellen. Dus wij staan achter onze keuze. Ik hoop dat de raad me daarin goed verstaat. Maar ik probeerde ook met respect om te gaan met de fase waarin we zaten. Vandaar mijn openingsstatement. Tot slot de beantwoording van uw vervolgvraag, voorzitter.

**Senna Maatoug (College) [00:25:37]:**

Voor de Partij voor de Dieren, sorry, ik miste een partij. En dat gaat wel over, wat doe je nou aanpalend? En dat gaat gevolgen hebben voor de verkeersstromen al daar.

**Floor van Twijver (Voorzitter) [00:25:50]:**

Volgens mij zag ik de heer Stam.

**Titus Stam (GroenLinks-PvdA) [00:25:53]:**

Dus wat de wethouder zegt, en ook, ik sluit me aan bij de dankwoorden voor de beantwoording, dat we met de Noordpoortstudie in ieder geval integraal kunnen kijken hoe wij naast de andere plekken, ook in de tuinwijkroute, bijvoorbeeld de verkeersbeweging naar beneden kunnen brengen. wat een effect heeft op de verkeersveiligheid. Dat zouden we kunnen meenemen in de beantwoording dan.

**Senna Maatoug (College) [00:26:12]:**

Zeker. En dat is wat ik aangaf en wat ze dat we tot nu toe gedaan hebben en ook de samenhang die ik schetste. Laat ik meedenkend, verdergaand, want zo heb ik de vragensteller geïnterpreteerd, ik zou nog verdergaand willen ingrijpen op hetgeen wat ik al besloten heb. Laat ik heel duidelijk zijn, dat vinden wij niet betrouwbaar bestuur voor genomen besluiten waar je de weging van gedaan hebt en een heel procedure hebt gevolgd en echt ook dit debat gevoerd hebt. Dus laat het standpunt van het college duidelijk zijn. Maar mocht u als raad daar de wens toe hebben, dan is mijn aanbeveling daar snel, met een ander instrument aan vragen, daar richtinggevende te hebben om ook

de rust te creëren. Want nu blijft het boven de markt hangen en is er onrust. En volgens mij is het aan u om nu ook te zeggen, we blijven achter het plan staan of niet. En het eerstvolgende moment wat ik kon zien, ook snel in de agenda's met de agendering, maar daarbij gaat u zelf over, was dat moment, en omdat ik daar toch iets van samenhangende inhoud zag, was dat mijn suggestie in de meedenkstand, voorzitter.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:27:08]:**

Wenst de Partij voor de Dieren nog vervolgvragen te stellen?

**Jan Baijens (Partij voor de Dieren) [00:27:12]:**

Ja, bedankt voor de antwoorden. En ik begrijp dat als de Raad nog bij wil sturen, dat daar dan een ander instrument nog voor nodig is. Ik wil nog even doorvragen op het antwoord op de tweede vraag. Want ik noemde de wethouder een aantal dingen die al zijn aangepast om verkeersveiligheid te verbeteren. Maar nog steeds zei ze, ja, lange rechterwegen nodig uit tot harde rijden. Dus ik vroeg me af of de wethouder niet ook het risico ziet dat als het huidige plan uitgevoerd wordt zonder verdere wijzigingen, dat er dan in de toekomst alsnog aanpassingen nodig zouden kunnen zijn om dat hard rijden tegen te gaan.

**Senna Maatoug (College) [00:27:50]:**

Ja, voorzitter, en hier krijgt u een antwoord wat u vaker van mij heeft gekregen in deze raad. Wij zien op heel veel verschillende wegen, met heel veel verschillende inrichtingen, zien wij asociaalrijgedrag. Dat is niet oké, dat is niet normaal en daar ben je zelf verantwoordelijk voor. We moeten uitkijken met doen dat de inrichting van de straat verantwoordelijk is voor als een maloot 150, 140 te rijden. Dat gebeurt in deze stad, op fietspaden, op plekken die niet geschikt zijn voor wegen... En ik wil uitkijken met een een-op-keen-inkoppeling maken tussen de inrichting van de straat en dat soort gedrag. En daarom heeft ook de OOM en de politie daar een rol in. Dat gezegd hebbende, ik heb een aantal maatregelen genoemd die wij voldoende achten, ook gezien de terugkoppeling die we kregen en ook gezien de ervaring op andere plekken. Het blijft een uitdaging. Ik wijs uw raad en de commissie mobiliteit er ook op dat wij sowieso rond verkeersveiligheid dat blijven doen. We zien ook de 30 kilometer en het flitsen daaromheen is echt heel effectief. Dus we blijven onze inzichten en het meest effectieve beleid daarin inzetten. En dat was de opsomming die ik bij antwoord 2 heb gegeven, voorzitter.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:28:51]:**

Dan ronden we hiermee ook deze vraag af en gaan we naar de laatste vraag van dit vragenuur. Raadsbrief, knelpunt, uitbreiding, milieuzone. En dan is het woord aan de heer Toussaint van de D66.

**Gijs Toussaint (D66) [00:29:22]:**

Dank voorzitter. Afgelopen dinsdag ontvingen wij een raadsbrief waaruit duidelijk werd dat de uitbreiding van de milieuzone voor personenauto's en autobussen per 1 januari 2027 uitgesteld moet worden. Dit omdat in een wijziging van landelijke wetgeving het niet meer mogelijk is om een milieuzone en een zero-emissiezone met verschillende grenzen te hebben. De fracties van D66, GroenLinks, PvdA, Partij voor de Dieren en Studentenstarter hechten belang aan de snelle invoer van de milieuzone. En dat de Raad en de stad snel duidelijkheid krijgen over oorzaken en mogelijke vervolgstappen. En ook hechten wij de waarde aan om hierover nog in gesprek te kunnen met de huidige wethouder voor het aantreden van een nieuw college. En dat brengt ons tot de volgende vragen. Bij het juridisch onderzoek voor het ontwerpverkeersbesluit is naar de wet die in 2023 ter consultatie lag gekeken en niet naar de uiteindelijke wijziging van 2025. Hoe gaat het college zorgen dat dit in de toekomst niet meer voorkomt? Het college noemt in de brief dat onze doelen voor luchtkwaliteit door dit uitstel uit zicht raken. Aan welke maatregelen denkt het college om deze doelen dan wel te halen? 3. Om de milieuzone zo snel mogelijk wel uit te kunnen breiden, zal er een landelijke wetswijziging moeten komen, zodat de invoering op 1 januari 2028 zou kunnen. Hoe is het contact met landelijke wetgevers hier nu over en hoe waarschijnlijk achter het college dat dit binnen anderhalf jaar lukt? 4. Welke stappen gaat het college op korte termijn zetten om zo snel mogelijk de lobby op te voeren richting Den Haag om de wetswijziging mogelijk te maken? 5. Hoe zal het college over dit uitstel en mogelijke vervolgstappen communiceren naar de stad? Dank u wel.

**Eva Oosters (College) [00:31:13]:**

Dank u wel, voorzitter. En ook dank aan de indieners van de vragen op dit onderwerp. Allereerst als antwoord op vraag 1. We hebben van deze casus geleerd. En zullen in de toekomst ook voor elke procedure stap expliciet juridisch advies inwinnen om herhaling van dit soort onterechte aannames te voorkomen. Ook zetten we in op nauwere samenwerking met het Rijk waarbij we enerzijds het Rijk om actieve communicatie over besluiten vragen... en anderzijds zelf ook beter zullen letten op wijzigingen gedurende procedures, zoals over het reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Hierna zal ik dat RVV noemen. Voorzitter, dan als antwoord op vraag 2. Zoals in de beleidsnota luchtkwaliteit is aangegeven, zijn de aangescherpte EU-grenswaarden en de WHO-advieswaarden niet haalbaar met alleen gemeentelijke maatregelen. Daarvoor is ook inzet vanuit het Rijk en van andere overheden nodig. En we hebben daarom als doel gesteld om zoveel mogelijk in te spannen om die waarde te gaan behalen. De EU-grenswaarden moeten wettelijk voor 2030 worden gehaald. Een uitstel van de stadsbrede milieuzonde zorgt er simpelweg voor dat de luchtkwaliteit minder snel verbetert dan gehoopt. Maar het is nog geen

2030. We zien geen alternatieve maatregelen voor de tussenperiode die effectief en haalbaar zijn. Maar zoals ook in de brief beschreven, zou de milieuzone de komende jaren alsnog kunnen worden ingevoerd. Dan als antwoord op vraag drie. Ambtelijk is er erg goed contact. Zowel op directieniveau als met de betreffende programmanager. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat uit van minimaal anderhalf jaar doorlooptijd. Het ministerie heeft aangegeven helaas geen zekerheid te kunnen geven of en wanneer deze wijziging meegenomen kan worden. Bij eerdere RVV-wijzigingen hebben we gezien dat de doorlooptijd een schatting is en dat het al snel kan uitlopen. Voorzitter als antwoord op vraag 4. Zoals ook in antwoord 3 aangegeven, ambtelijk is er dus constructief contact. Zowel, nou ja, dat heb ik gezegd. Daarnaast is lobby op bestuurlijk niveau natuurlijk ook een mogelijkheid. Maar dan moet wel eerst duidelijk zijn wat mij betreft wat ook de strategie wordt. Mocht een volgend college kiezen voor een zo snel mogelijke wijziging van het RVV, dan is de beste mogelijke manier om bij een toekomstige RVV-wijziging gebruik te maken van de consultatiemogelijkheid om onze wens voor juist specifiek deze wijziging daar ook aan te kaarten. Het moeilijke is dat voor nu nog niet te zeggen is wanneer dat zich voordoet, dus wanneer die kans zich ook voordoet. Als antwoord op vraag 5. We hebben in het eerste kwartaal van dit jaar Utrechtse eigenaren van dieselpersonenauto's met emissie klasse 4 en lager geïnformeerd over de voorgenomen uitbreiding van de milieuzone. En deze mensen schrijven wij nu ook wederom aan. Daarnaast laten we de indieners van zienswijze weten dat er nog geen definitief verkeersbesluit kan worden genomen en dat hun zienswijze eventueel meegenomen kunnen worden op het moment dat dat wel zo is. Ten slotte passen we onze website aan met de meest recente informatie en hebben we ook via een persbericht de diverse media hiervan op de hoog gesteld. De nieuwsberichten hebben al laten zien dat dat in ieder geval ook goed is opgepakt. Zodra we meer informatie hebben, maken we dat bekend via de gebruikelijke communicatiekanalen en vanzelfsprekend ook richting uw raad. Dat waren de antwoorden.

**Merlissa Diele (GroenLinks-PvdA) [00:34:33]:**

Ja, dank u wel en bedankt aan de wethouder voor de toelichting. Ik was benieuwd ook omdat de wethouder schetst dat het toch wel heel uitdagend zal worden om per 1 januari 2028, of hoe ik dat interpreteer, om toch die uitbreiding te realiseren. Dan zou ik toch graag zien dat echt wordt gekeken welke creatieve mogelijkheden zijn er om alsnog die milieuzone uit te breiden. Dus het wordt bijvoorbeeld in de derde mogelijkheid in het brief ook benoemd om de milieuzone ook in te voeren voor bestelauto's. Daar wordt die MKBA aangehaald. Die is volgens mij voor bestelauto's en vrachtverkeer. Ik had mijn voorzitter voor die laatste categorie een veel grotere impact heeft. Dus ik zou dan wel graag zien dat wij als raad zeer spoedig en actief worden geïnformeerd over alle verschillende creatieve mogelijkheden om alsnog zo snel mogelijk die milieuzon uit te breiden. Het liefst waarbij wij niet afhankelijk zijn van het Rijk. Sorry voor de lange vragen. Technische verhaal.

**Eva Oosters (College) [00:35:27]:**

Voorzitter, de vraag is begrepen en ik begrijp hem ook op een andere manier, namelijk dat ik snap dat u daarnaar zoekt. Het punt is alleen dat wij natuurlijk in het uitvoeringsprogramma op basis van die MKBA, maar ook omdat we al zo snel naar een andere grens gaan in 2030... toch hebben gewogen met elkaar dat dat impactvol is eigenlijk voor die ondernemers... voor een te kleine periode en dus ook een te kleine winst voor de luchtkwaliteit. Daar kunt u natuurlijk een andere afweging in maken... maar dat zou wel betekenen dat er heel snel dus ook voor ondernemers weer iets anders zou moeten worden ingevoerd waar zij weer op moeten anticiperen. En de vraag is of dat wenselijk is. Maar ik kan u wel toezeggen dat we in dat hele palet aan mogelijkheden waar u dus nog tussen zal gaan besluiten dat we deze dan ook goed zullen uitzoeken.

**Merlissa Diele (GroenLinks-PvdA) [00:36:14]:**

Ja, dan is mijn vraag wanneer wij over dat palet aan mogelijkheden worden geïnformeerd.

**Eva Oosters (College) [00:36:19]:**

Ik denk dat het wenselijk is, ook met de helderheid richting de rest van de stad en haar bewoners, dat het goed is om eigenlijk zo snel mogelijk, het liefst nog voor de zomer, een besluit daarover te nemen. In ieder geval met wat je doet met de huidige milieuzone. Dus ik kan me voorstellen dat ook dat tijdspad wordt aangehouden voor het verdere palet.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:36:39]:**

Dan had volgens mij de VVD ook nog een vraag.

**Richard Nijhoff (VVD) [00:36:42]:**

Dank u wel, voorzitter. Op de website staat nu dat het dus niet doorgaat en dat ondernemers zes maanden van tevoren iets te horen krijgen als het wel wordt ingevoerd. In hoeverre is die zes maanden voldoende voor ondernemers en bewoners om zich daarop te voorbereiden?

**Eva Oosters (College) [00:37:00]:**

Ja voorzitter, dus het is belangrijk om te onderscheiden. Deze milieuzone gaat dus over personenauto's en autobussen. Dus dat is iets anders dan de zero-missiezone voor stadslogistiek en dus vaak waarover ondernemers wordt gesproken. Het punt is inderdaad, dit is natuurlijk het half jaar van tevoren, dat is krap. Normaal zou je willen dat dat net wat ruimer ook wordt aangekondigd. Het is gewoon heel erg afhankelijk van welke keuze een nieuw college uiteindelijk maakt, hoe snel je van tevoren mensen ook zou kunnen informeren. U kunt zich voorstellen dat als een college kiest om toch in 28 dat te willen invoeren en dus gaat voor de wijziging van het RVV, dat het dan best zou kunnen dat die zes maanden weer zo ruim zijn als dat

het kan. Als je gaat voor 2030 bijvoorbeeld, dan is dat een ander verhaal en vind ik ook dat je dat eerder hebt te communiceren als gemeente. Maar dat zal echt van die keuze voor de toekomst afhankelijk zijn.

**Floor van Twuijver (Voorzitter) [00:37:53]:**

Dan zijn er van de andere fracties geen vragen meer.

**Gijs Toussaint (D66) [00:38:00]:**

Ja, bedankt voor de beantwoording. Voor de mogelijke lobby die een college hier gaat voeren, is het denk ik wel belangrijk om te weten of hier nou sprake was van landelijke wetgevers die echt een ander inzicht inhoudelijk hadden en vinden dat zo'n milieuzone met een andere grens geen goed idee was en dat daardoor deze wijziging uit is gerold, of dat hier gewoon Ja, heel technisch iets fout is gegaan. Dus misschien kan de wethouder daar nog op ingaan.

**Eva Oosters (College) [00:38:30]:**

Ja, voorzitter, een hele goede vraag. En het is ook een vraag die ons in alle eerlijkheid nog best een beetje bezig houdt, ook deze dagen nog. We krijgen er niet helemaal de vinger achter. We hebben niet het idee, en dat geeft het Rijk ook telkens aan, dat zij met deze wijziging van de RVV hebben beoogd om ook een beleidswijziging bij gemeentes te forceren. Dus dit was niet hun bedoeling, is eigenlijk wat we daaruit opmaken. Wat hun bedoeling wel was, was met name het opschonen van het aantal borden. En dat hebben ze op deze wijze ook gedaan. Maar ze hadden denk ik niet voorzien dat het zo'n impact zou hebben. Dus dat zou betekenen dat er ook voor het gesprek met het Rijk best het een en ander mogelijk is. Maar het maakt niet dat zo'n wijziging van een wet nog veel sneller gaat, vrees ik. Dus dat is een beetje het speelveld.

**Floor van Twuijver (voorzitter) [00:39:16]:**

Dan zijn we daarmee met het einde van deze vraag en is ook het einde van het vragenuur gekomen. Dus ik wil u hartelijk danken en tot de volgende keer. Fijne avond.