

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Daniël Reuling	Datum	21 december 2021
Doorkiesnummer	06-43436390	Kenmerk	9576051/211214-drjr
E-mail	d.reuling@utrecht.nl	Onderwerp	Van vervoersarmoede naar Vervoer voor iedereen
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit, Maatschappelijke Ondersteuning en Werk & Inkomen

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van de aanpak van vervoersarmoede, zoals toegezegd in de Raadsbehandeling van de Programmabegroting d.d. 11 november 2021. Naast een overzicht van de voortgang op onderdelen waarover wij u eerder informeerden (zoals toegankelijkheid) gaan wij in deze brief met name in op de betaalbaarheid van het vervoer. Met de aandacht in uw raad voor dit belangrijke thema daagt u ons ook uit om de aanpak beter in samenhang te organiseren en uit te werken. In de brief geven wij aan hoe wij hier, als eerste uitwerking van de Visie Vervoer voor Iedereen, richting aan geven.

Inleiding

Wat belangrijk is voor gezond stedelijk leven, organiseren we in Utrecht ' nabij': groen, sport, werk, school en cultuur. Utrecht wordt een 10-minuten stad, waar alle dagelijkse activiteiten binnen 10 minuten lopend of op de fiets bereikbaar zijn. Dat zorgt ervoor dat iedereen mee kan doen en biedt de mogelijkheid voor sociale ontmoetingen in de eigen omgeving. We zetten in op straten en stoepen die fijn zijn om te verblijven, met veel ruimte voor voetgangers en fietsers en ruimte voor groen. Als de bestemming buiten de buurt ligt, zorgen we voor mogelijkheden om mobiel te zijn. We stimuleren het fietsgebruik, want veel bestemmingen in de stad zijn op loop- of fietsafstand. Daarmee stimuleren we actieve mobiliteit waar dit mogelijk is en bevorderen de gezondheid van onze bewoners. Het openbaar vervoer maken we toegankelijk en bereikbaar voor iedereen. Nieuwe vormen van deelmobiliteit kunnen hierbij een aanvulling bieden.

In lijn met de Visie Vervoer voor iedereen en het amendement op het Mobiliteitsplan 2040 over toegankelijkheid, bouwen we aan een inclusief en betaalbaar mobiliteitssysteem. Hiermee is er voor iedere Utrechter uiteindelijk een passende mobiliteitsoplossing beschikbaar waarmee vervoersarmoede zoveel als mogelijk wordt voorkomen. We geven daarmee ook invulling aan het VN-verdrag Handicap om de rechten en waardigheid van mensen met een beperking te beschermen met betrekking tot mobiliteit ([Stadsakkoord 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' | Gemeente Utrecht](#)).

Datum 21 december 2021
Ons kenmerk 9576051/211214-drjr

Hierin staat dat mensen zich kunnen verplaatsen, bij voorkeur zoveel mogelijk met reguliere voorzieningen. Het tegengaan en voorkomen van vervoersarmoede is hierbij van belang.

Invalshoeken Vervoersarmoede en Visie Vervoer voor Iedereen

In ons gemeentelijk beleid kijken we vanuit verschillende invalshoeken naar vervoersarmoede. We willen meer weten in welke mate vervoersarmoede zich manifesteert. We weten inmiddels vanuit (kwalitatief) onderzoek, ervaringsverhalen en monitoring welke problemen mensen tegenkomen, maar we weten nog niet goed in hoeverre mensen met een risico op vervoersarmoede ook echt (objectief) vervoersarm zijn en dit ook (subjectief) zo ervaren. Om goed beleid te kunnen maken voor vervoersarmoede, willen we weten welke groepen vervoersarmoede ervaren en in welke mate dit een stempel drukt op het leven (in het bereik van werk, sociaal, en voorzieningen). Inmiddels hebben we in G4-verband de handen ineengeslagen en hebben we de intentie om in 2022 een onderzoek hiernaar te starten.

Vervoersarmoede is hierbij een overkoepelend begrip waarbij door het PBL onderscheid gemaakt wordt naar:

- Betaalbaarheid van vervoer: het gebrek aan mogelijkheden voor individuen en huishoudens om vervoer te betalen. Inkomen speelt hierbij een belangrijke rol, maar ook de kosten van het vervoer.
- Mobiliteitsarmoede: een systematisch gebrek aan vervoermiddelen en toegang tot het openbaar vervoer, waardoor het voor mensen moeilijk wordt om zich te verplaatsen.
- Bereikbaarheidsarmoede: de moeite om basisvoorzieningen te kunnen bereiken zoals werk, school, ziekenhuis, sportaccommodatie of winkel binnen een acceptabele tijdsduur en tegen een acceptabele inspanning.
- Naast deze drie deelbegrippen is nog een vierde aspect belangrijk, namelijk de persoonlijke omstandigheden van mensen die hen belemmeren om op plekken te komen waar ze zouden willen komen. Denk hierbij aan de gezondheid van mensen, de kennis die mensen hebben o.a. van de Nederlandse taal en in hoeverre mensen digitaal vaardig zijn en over middelen beschikken om de hiervoor benodigde digitale voorzieningen aan te schaffen.

Binnen ons gemeentelijke beleid is de aanpak van vervoersarmoede ondergebracht in de Visie Vervoer voor Iedereen. In deze visie omschrijven we de hierboven genoemde vier invalshoeken van vervoersarmoede in respectievelijk de aanpak op de thema's betaalbaarheid, toegankelijkheid, nabijheid en directheid, en begrijpelijkheid. Op 22 april 2021 heeft uw raad de Visie Vervoer voor Iedereen vastgesteld. Met deze visie spreken we de ambitie uit om te komen tot een vervoersysteem dat beter uitvoerbaar, duurzamer en beter passend is; vervoer voor iedereen. Zodat het aanbod, meer dan nu, aansluit bij de behoeften van inwoners en we eraan bijdragen dat zij kunnen meedoen naar vermogen.

In de visie schetsen we een samenhangend vervoerssysteem in de vorm van de vervoerspiramide, waarin iedereen zo 'normaal' mogelijk mee kan doen. Onder in de piramide zijn de meeste gebruikers die bijvoorbeeld de fiets of de eigen auto gebruiken, meerijden met vrienden of het openbaar vervoer pakken. Is dit niet mogelijk, dan is er aanvullend openbaar vervoer, doelgroepenvervoer of individueel maatwerk. Hoe hoger de vervoersvoorziening in de piramide, hoe minder mensen hier gebruik van maken.



Voorbeelden:

- Individueel vervoer Regiotaxi, aanpassingen aan auto
- Regiotaxi (Wmo deel), leerlingenvervoer, vervoer Jeugd- en participatiewet, vervoer naar DB/AA
- Meestal auto (voorbeeld: automaatje, Buurt Mobiel, burenen)

- Regiotaxi (OV-deel), buurtbus, U-flex, deelauto's, deelfietsen, ritdeling
- Lopen, fietsen, step, trein, tram, bus, privéauto

Op dit moment heeft het vervoerssysteem van de gemeente Utrecht nog niet de vorm van een piramide. Dat komt omdat er relatief veel mensen gebruik maken van het doelgroepenvervoer. We zetten met de provincie, regiogemeenten en andere partners in op het creëren van meer samenhang, o.a. door te werken aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en te experimenteren rondom aanvullend openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Op verschillende manieren geven vertegenwoordigers van gebruikers(organisaties) input op deze activiteiten. Voor de aanpak en voortgang op de genoemde thema's geven we aan de hand van de treden uit de vervoerspiramide in het kort de stand van zaken.

Trede 1. Zelfstandig vervoer

Per fiets

- Fietshub Overvecht: Binnen de Scholen- en wijkenaanpak is deze zomer de Fietshub in Overvecht opgezet. U-pashouders uit Overvecht kunnen voor een laag bedrag een fiets aanschaffen. Gebruikte fietsen worden zo ingezameld, opgeknapt en beschikbaar gesteld aan mensen die zichzelf geen eigen fiets kunnen veroorloven. Hierbij krijgen zij een jaar lang onderhoud en hoeft een kapotte fiets geen reden te zijn om niet meer te fietsen. Inmiddels zijn er ruim 250 fietsen verkocht. We hebben de intentie om volgend jaar de Fietshub stadsbreed uit te breiden.
- Inzet van vrijwilligers die mensen leren fietsen. Het gaat hierbij om fietslessen voor volwassenen die niet zijn opgegroeid met de fiets. Dit is mogelijk op elf plekken in de stad. Daarnaast zijn er fietslessen voor kinderen en is er het project 'Fietskriebels'. Dit project doen we in samenwerking met kinderopvang. Ook geven we praktische en theoretische fietseducatie op scholen.

Voetgangers

Het Handboek Openbare Ruimte (HOR) is geactualiseerd, met toegankelijkheid als 1 van de 5 leidende principes: vol leven (een thuis voor mens, dier en plant), duurzaam (voor ons en voor iedereen na ons), toegankelijk (prettig verblijven en verplaatsen), intensief (veel te beleven binnen

Datum 21 december 2021
Ons kenmerk 9576051/211214-drjr

beperkte ruimte), aantrekkelijk (bruikbaar, mooi en houdbaar). Door de aanpassingen in het HOR worden normen voor een toegankelijke omgeving goed meegenomen in (her)inrichtingsopgaven. Op drukke plekken waar we meer prioriteit aan lopen geven, is het mogelijk ruimere normen toe te passen. Verder is ter waarborging van de toegankelijkheid de toevoeging 'Voetpaden voor iedereen' (opgesteld door SOLGU) onderdeel van het HOR geworden. I.s.m. onder meer SOLGU is gewerkt aan routes naar belangrijke wijkattractiepunten zoals voor routes tussen deze punten in Noordoost en de Binnenstad. Daarnaast kan de parkeermodule Aanpak Parkeren Openbare Ruimte (deze zal eerste kwartaal 2022 aan uw raad worden voorgelegd) helpen om plaatselijk meer ruimte te maken voor voetgangers en de toegankelijkheid te verbeteren.

Als uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040 zetten we de komende jaren in op:

- Meer ruimte maken voor de voetganger en vormgeven van het RSU-principe "de vertraagde stad". De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken. Daarbij is de openbare ruimte goed toegankelijk, ook voor mensen met een beperking. Voor alle ontwikkelgebieden geldt dat ze om de 50 tot 100m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen om zodoende directe verbindingen zonder omwegen te borgen (nabijheid). We werken aan een doorontwikkeling van het voetgangersnetwerk, door verbeteringen op wijkniveau door te voeren rond attractiepunten en de ontwikkeling van een stedelijk voetgangersnetwerk met aansluitingen op het buitengebied. Dat gaat zowel om verbindingen voor het dagelijks gebruik als ook om recreatieve verbindingen. Hier zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met andere opgaven zoals groen, sport en klimaatadaptatie. Een betere toegankelijkheid nemen we daarin mee als uitgangspunt.
- We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken, en op stedelijk niveau als het gaat om hoofdroutes. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer bepalen we op wijkniveau welke routes we op wijkniveau verbeteren. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma leggen we de nadruk op:
 - Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum.
 - Veilige schoolomgeving en schoolroutes.

We starten met de uitwerking in de eerste wijken en de schets van het stedelijk netwerk in 2022.

Openbaar vervoer

- *Vervolgtraject U-pas*

Voor mensen met een laag inkomen is er de U-pas. Naast verschillende activiteiten in het kader van meedoen (zoals sport en cultuur) kan het U-pastegoed ook door volwassenen gebruikt worden om op de eigen OV-chipkaart te zetten. Het budget bedraagt 75 euro. U-pashouders krijgen hiervoor op het Stadskantoor extra hulp bij het omzetten van U-pastegoed naar reistegoed op de eigen OV-chipkaart. Per januari zijn er ook ruim 30 andere plekken in de stad en regio waar U-pashouders zelfstandig hun U-pastegoed kunnen omzetten in OV-tegoed. Het Stadskantoor blijft de centrale plaats voor mensen die extra begeleiding willen bij het omzetten van U-pastegoed naar OV-tegoed. De provincie Utrecht start in het najaar een pilot voor gratis OV voor 65+'ers met een inkomend onder het sociaal minimum. We onderhouden contact met de provincie over de precieze uitwerking van de pilot en bekijken daarbij welke eventuele gevolgen het OV-tegoed binnen de U-pas heeft.

- *Toegankelijkheid bushaltes*

Met SOLGU, provincie en vervoerders heeft de gemeente de afgelopen jaren een lijst met haltes samengesteld. Een groot deel van deze haltes zijn inmiddels toegankelijk gemaakt. Op dit moment is

ongeveer 77% van de bushaltes in Utrecht toegankelijk ingericht en 95% van de OV-reizigers maakt gebruik van die toegankelijke haltes. De drukste haltes zijn weliswaar aangepakt, maar dit betekent niet dat er op de haltes die nog ontoegankelijk zijn helemaal geen mensen instappen. Het is van belang om te blijven werken aan haltetoegankelijkheid. We programmeren daarom 0,25 miljoen euro om komend jaar een aantal haltes aan te pakken. We zijn daarnaast in overleg met de provincie om cofinanciering te organiseren voor het verder toegankelijk maken van bushaltes. De haltes selecteren we op gebruik (aantal instappers), kansen werk met werk maken met geplande herinrichtingen en onderhoudsprojecten en op de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt van de halte. In overleg met SOLGU, provincie en vervoerders zijn we gekomen tot circa 15 halteperons die we voor het geprogrammeerde budget kunnen aanpakken. Na uitvoering is circa 80% van de bushaltes toegankelijk. Hierbij pakken we ook halten aan die waarvoor we de aanpassingen hebben afgerond maar die n.a.v. het gebruik niet afdoende toegankelijk blijken. Op dit moment brengen we in overleg met Solgu in beeld welke halten nog verbeterd worden waarna we deze halten komend jaar aanpakken.

- **Toegankelijkheid NS-Stations**

Deze zomer zijn alle NS-stations in de gemeente Utrecht geschouwd, met uitzondering van Utrecht Centraal. Hierbij waren naast de gemeente Utrecht onder meer vertegenwoordigers van de volgende instanties aanwezig: Solgu, provincie Utrecht, U-OV en NS/Prorail.

Tijdens deze schouwmomenten is een aantal tekortkomingen gesignaleerd. Deze betroffen bijvoorbeeld het aansluiten van de geleidelijn op het station, hinderlijk verkeerd geparkeerde fietsen en verkeerd ingerichte bushaltes waardoor een rolstoelgebruiker moeilijk de bus in zou kunnen. De aanwezige partijen hebben gezamenlijk vervolgacties vastgesteld en vraagstukken benoemd op het gebied van onder meer veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid voor mensen met een lichamelijke beperking. Over de geconstateerde tekortkomingen en vervolgacties informeren wij u in het eerste kwartaal van 2022 separaat per brief.

Van belang is dat we ov-haltes en de openbare ruimte bij elkaar willen brengen. Een toegankelijke halte of station is niet genoeg. We zorgen ervoor dat lokale voetgangersverbindingen aansluiten op haltes van het openbaar vervoer vanaf de voordeur, zodat iedereen een begrijpelijke looproute en zonder obstakels het openbaar vervoer kan bereiken. Dat nemen we mee in de verbeterprogramma's per wijk.

Parkeren

Het is wettelijk niet toegestaan om op basis van inkomen korting te bieden op het tarief voor parkeren op straat. Het is daarom op dit moment niet mogelijk om voor U-pashouders een lager vergunningentarief in rekening te brengen. Aangezien het tarief in parkeergarages hoger ligt dan voor straatparkeren, zien wij ook voor deze tarieven binnen de huidige financiële kaders geen mogelijkheden om een zinvolle korting te bieden. Bewoners die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto en over een Europese gehandicaptenparkeerkaart beschikken, kunnen een gratis parkeervergunning aanvragen, die in de hele stad geldig is.

Trede 2. Deelmobiliteit en Aanvullend openbaar vervoer

Deelmobiliteit

Wij vinden dat deelmobiliteit er voor alle Utrechters moet zijn. Maar deelmobiliteit is per reis nog relatief duur. Dit terwijl deelvervoer vergeleken met bijvoorbeeld een eigen auto, op langere duur juist goedkoper is. Naast de kosten wordt er bovendien vaak gevraagd om een borg (bijvoorbeeld €50,- tot €100,- voor gebruik van deelauto's) en is er sprake van een eigen risico. Ook werken enkele

Datum 21 december 2021
Ons kenmerk 9576051/211214-drjr

aanbieders met een abonnementsvorm. Dit alles vormt een drempel voor het gebruik van deelmobiliteit en met name voor minder draagkrachtige Utrechters. In de meeste deelmarkten hebben aanbieders nog geen solide businesscase, waardoor de ruimte voor fors lagere prijzen beperkt is. Toch nemen ook deelmobiliteitsaanbieders hun maatschappelijke verantwoordelijkheid: Aanbieder TIER geeft vanaf december 2021 Utrechters met een laag inkomen via de U-pas een korting van 75% op het gebruik van de elektrische deelfiets en e-deelbromfiets. De gemeente gaat samen met deelautoaanbieders verkennen in hoeverre soortgelijke kortingsacties ook mogelijk zijn voor de Utrechtse deelauto's. In de brief d.d. 30 november 2021 bent u reeds geïnformeerd over wat de mogelijkheden en beperkingen zijn ten aanzien van deelmobiliteit voor ouderen en mindervaliden:

- Ten aanzien van betaalbaarheid van deelmobiliteit is samengevat opgenomen dat we, zoals aangekondigd in de raadsbrief van 22 juni jl., bezig zijn met de voorbereiding voor een pilot met een buurthub met deelmobiliteit in Kanaleneiland, waarbij we proberen naast betaalbaarheid ook andere drempels weg te nemen, zoals (digitale) vaardigheden.
- Bij de voorbereidingen van het huidige vergunningstelsel voor deeltweewielers houden we rekening met de behoeften van ouderen en mindervaliden door het hanteren van specifieke criteria, zoals toegankelijkheid en eenvoud bij het boeken en gebruik van deelvoertuigen. De aanbieder van e-bikes en e-scooters zal een veiligheidsevenement organiseren speciaal voor ouderen.
- Aangepaste voertuigen voor mindervaliden zijn maatwerk. Mede gezien de fase waarin deelmobiliteit zit, kunnen commerciële aanbieders nog geen passende oplossingen bieden. Binnen de huidige programmering zijn er geen middelen voor het aanbieden van deelauto's of ander deelvervoer die specifiek door mindervaliden (bijv. rolstoelgebruikers) te besturen zijn. We denken ook dat dit lastige uitvoerbaar is omdat het aanbieden van aangepast deelvervoer altijd maatwerk is, zoals we hierboven al schrijven.
- Mindervaliden kunnen uiteraard als passagier meereizen, of gebruik maken van duo tweewielers, driewielers of rolstoeltoegankelijke auto's die diverse Utrechtse organisaties beschikbaar stellen. Een alternatief is beroep doen op de Wmo om een passende persoonlijke oplossing, bijvoorbeeld een aangepaste fiets.

Aanvullend openbaar vervoer

U-Flex is in de schakbuurt inmiddels ingevoerd. U-flex is in opdracht van de provincie Utrecht geïntroduceerd in de Schakbuurt. De gemeente Utrecht heeft een viertal opstapplaatsen voor U-flex gerealiseerd om de loopafstanden van en naar de opstapplaatsen zo klein mogelijk te houden. In februari 2021 maakten ongeveer 30 reizigers gebruik van U-flex in de Schakbuurt.

Trede 3. Met hulp van het netwerk of lokale initiatieven

De gemeente Utrecht kent momenteel meerdere grote en kleine lokale vervoersinitiatieven met vrijwilligers. Dit soort initiatieven bieden een oplossing voor mensen in de eigen buurt. De provincie Utrecht onderzoekt momenteel welke rol zij kan innemen rondom lokale vervoersinitiatieven vanuit haar rol rondom aanvullend openbaar vervoer.

Trede 4. Doelgroepenvervoer

Regiotaxi

Voorheen was de regiotaxi goedkoper dan de bus. De prijs van de regiotaxi is nu gelijkgetrokken met de prijs van het reguliere OV. Omdat het één samenhangend vervoersysteem betreft, is het belangrijk dat ook de prijsverhouding binnen het vervoersysteem gelijk is. Hierdoor is de financiële prikkel verdwenen om gebruik te maken van een vervoersoplossing hoger in de 'vervoerspiramide'. Op deze

Burgemeester en wethouders

Datum 21 december 2021
Ons kenmerk 9576051/211214-drjr

manier maakt men gebruik van een voorziening zo laag mogelijk in de piramide, maar zo hoog als nodig. Op dit moment zoeken we uit of het mogelijk is om het U-pasbudget ook in te zetten op de Regiotaxi en wat hiervoor nodig is.

Indicatiestelling Wmo-vervoer

We kijken naar de wijze waarop nieuwe indicaties voor de regiotaxi worden afgegeven door het Wmo-loket. We kijken beter naar wat iemand nog wel kan en welke behoefte iemand heeft. We onderzoeken wat nodig is om gebruik te kunnen maken van reguliere vervoersvormen en verwijzen vaker naar een vrijwilligersinitiatief. Hierbij bepalen we aan de hand van de vraag en mogelijkheden van de gebruiker een reizigersbudget. Dat houdt in dat iemand een beperkt aantal kilometers per jaar met de regiotaxi mag reizen. We benutten 2022 voor het starten van deze nieuwe werkwijze. We onderzoeken ook of het zinvol is om het woordenboek reizigerskenmerken in te voeren bij nieuwe Wmo-indicaties. De invoering van dit woordenboek moet ertoe leiden dat de vervoerder beter weet wat de reisbehoeften zijn van gebruikers omdat hierbij sprake is van een universele taal voor reisbehoeften.

Inkoop sociaal-recreatief Wmo-vervoer

Het sociaal-recreatief Wmo-vervoer is het grootste onderdeel van het doelgroepenvervoer. Per 2024 stopt de provincie Utrecht met haar rol als opdrachtgever van het sociaal-recreatief vervoer. Gemeenten nemen deze rol over. Het biedt verschillende voordelen om de inkoop en uitvoer van het sociaal-recreatief vervoer als gemeenten gezamenlijk vorm te geven. We informeren u hier graag verder over (eind 2e kwartaal 2022).

Trede 5. Individueel vervoer

Wanneer iemand geen gebruik kan maken van één van de lagere treden in de vervoerspiramide of wanneer dit onvoldoende leidt tot meedoen, kunnen we individueel vervoer toekennen in het kader van de Wmo. Hierbij is sprake van een goed op de situatie afgestemde vervoersvoorziening, bekostigd vanuit de Wmo. Extra maatregelen op het gebied van toegankelijkheid zijn daarom in deze trede niet aan de orde. Betaalbaarheid is des te belangrijker. Niet vanuit het oogpunt van de gebruiker, maar wel vanuit het oogpunt van de gemeente. De maatregelen die we bij de overige treden noemen zijn van groot belang. Hoe meer mensen gebruik kunnen maken van een vervoersvoorziening laag in de piramide, hoe minder mensen hoeven terug te vallen op een individuele voorziening.

Vervolgstappen

Uitwerking in uitvoeringsprogramma Visie vervoer voor Iedereen

Om, naast de lopende projecten en maatregelen, de uitgangspunten uit de Visie Vervoer voor Iedereen tot verdere uitvoering te brengen is een goede uitwerking naar een uitvoeringsprogramma nodig. Hiermee sluiten wij aan bij het proces voor de Mobiliteitsagenda, waarin we een uitvoeringsstrategie opnemen voor het Mobiliteitsplan 2040. In de eerste helft van 2022 starten we met deze uitwerking die we volgens planning eind 2022/begin 2023 afronden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,