Gemeente Utrecht

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Utrecht

Nr. 47972

10 februari

2026

2026-02-03 Neude, Binnenstad, Geslotenverklaring en Voetgangerszone, Verkeersmaatregelen Gemeente Utrecht

Kenmerk: 32719267

Betreft: het intrekken van de geslotenverklaring met venstertijden en het vaststellen van een voetgangerszone met venstertijden in het voetgangersgebied van de binnenstad

Burgemeester en Wethouders van Utrecht;

overwegende,

dat

het gewenst is de hierna volgende verkeersmaatregelen in te trekken en vast te stellen;

dat

de hierna te noemen wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom van deze gemeente en bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn;

dat

in het kader van artikel 21 van het BABW de volgende belangen volgens artikel 2 van de Wegenverkeerswet ten grondslag liggen aan het onderhavige verkeersbesluit, te weten het intrekken van de geslotenverklaring met venstertijden en het vaststellen van een voetgangerszone met venstertijden in het voetgangersgebied van de binnenstad, meegenomen zijn bij de besluitvorming;

dat

met deze verkeersmaatregel de veiligheid op de weg en/of beschermen van de weggebruikers en passagiers verzekerd wordt (art. 2 lid 1a en/of 1b Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de vrijheid van verkeer (doorstroming) zo veel mogelijk gewaarborgd wordt (art. 2 lid 1d Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer voorkomen of beperkt wordt (art. 2 lid 2a Wegenverkeerswet);

dat

op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVW 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

Aanleiding en motivering

De historische binnenstad heeft nauwe straten en er rijdt steeds meer verkeer dat zorgt voor opstoppingen, verkeersonveilige situaties, geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Het voetgangersgebied is een dynamisch gebied met ruimte voor wonen en recreëren. Dit gebied kent al jaren venstertijden om het evenwicht in dit dynamische gebied te bewaken. Zoals beschreven staat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), het Mobiliteitsplan 2040 en het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 wordt eraan gewerkt om de ruimte in de binnenstad terug te geven aan de bewoners en gebruikers en wordt naar een gezond leefklimaat gestreefd. Het doel, zoals beschreven staat in het Mobiliteitsplan, is een aantrekkelijk en goed bereikbare binnenstad met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

Fietsers

Het huidige voetgangersgebied is in principe één geheel, maar bestaat uit twee verschillende regimes, te weten: het deel waar venstertijden voor fietsers van kracht zijn (er mag niet worden gefietst tussen 12.00 en 18.00 uur) en een aantal routes naar fietsenstallingen waar de gehele dag (24/7) door gefietst mag worden. Deze verschillende regimes zijn met bijbehorende borden aangegeven, de G7 zone (= voetgangerszone) of de C1 (= geslotenverklaring), maar het geheel is het voetgangersgebied van de binnenstad.

In het huidige voetgangersgebied zijn een aantal knelpunten en dan voornamelijk in het deel dat in 2022 is toegevoegd, te weten:

- Als gevolg van de keuze in het voetgangersgebied twee verschillende regimes te hanteren, aangegeven met twee verschillende type borden (G7 en C1) ervaren de gebruikers en bezoekers het gebied niet als een totaal voetgangersgebied. Dat heeft gevolgen voor het gebruik. De rijloper op verschillende locaties, zoals bijvoorbeeld Oudkerkhof, niet als een plek gezien wordt, waar gelopen mag worden.

- Fietsers negeren massaal het verbod dat buiten de venstertijden en dat is slechts tussen 12.00 en 18.00 uur, niet gefietst mag worden. Het gebruik van de verschillende type borden om het onderscheid in de twee regimes te maken, heeft geen verbetering in het gedrag van de fietsers tot gevolg gehad. De keuze om zowel een G7 als een C1 te gebruiken, was gebaseerd op de verwachting het gedrag van de fietsers beter te beïnvloeden.

- In het Stadhuiskwartier is relatief veel autoverkeer buiten de venstertijden. Ook wordt er in dit gebied nog veel geparkeerd, terwijl er formeel geen parkeerplaatsen zijn en mogen auto's (zonder logistieke reden) hier niet komen. Door de aanwezigheid van het C1 bord op deze locatie wordt deze niet als een deel van het voetgangersgebied ervaren.

d at

het verduidelijken van het voetgangersgebied aan de hand van onderstaande wijzigingen gebeurt:

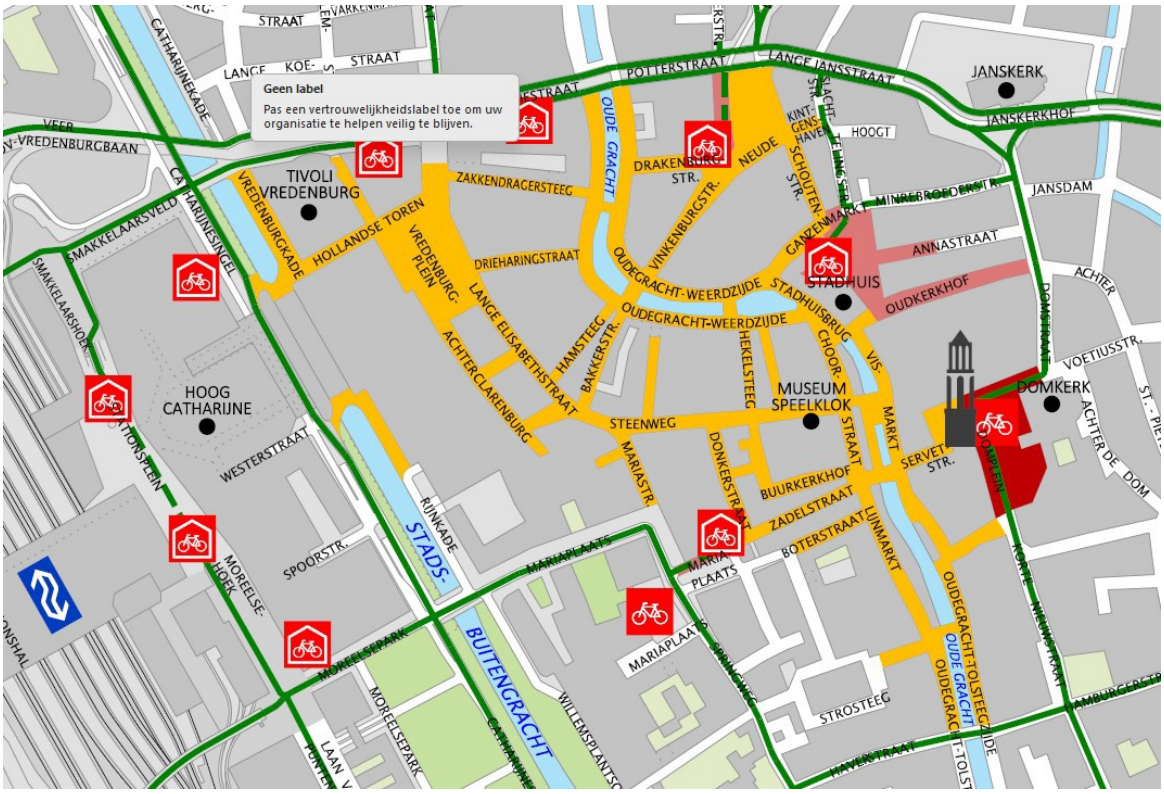
- De hele buitengrens van het voetgangersgebied wordt met het bord G7 zone met op het onderbord de aangepaste venstertijden, aangegeven. Daar waar in verband met de fietsenstallingen nog binnengrenzen zijn (straks alleen nog maar op de Neude nabij de bibliotheek) wordt het bord G7 herhaald.

- De binnengrens bij de stalling Zadelstraat komt te vervallen. De afstand vanaf de buitengrens naar de stalling is slechts 40 meter en zorgt in de huidige situatie voor verwarring.

- De binnengrens op de Ganzenmarkt bij de stalling Stadhuis komt eveneens te vervallen. Deze liggen slechts 20 meter uit elkaar en zorgt in de huidige situatie voor de nodige verwarring.

- Door het Oudkerkhof en Korte Minrebroederstraat (Stadhuisplein) toe te voegen aan de voetgangerszone met ook venstertijden voor fietsers, kan de binnengrens op het Oudkerkhof komen te vervallen.

Ligging en begrenzing plangebied, zie onderstaande afbeelding



Het huidige voetgangersgebied: Hierbij is geel/oranje het voetgangersgebied aangegeven met een G7 (zone) bord en met rood de gebieden die nu nog zijn aangegeven met een C1.

Gevolgen voor fietsers

d at

door de wijziging van de huidige geslotenverklaring naar voetgangerszone met venstertijden ook voor fietsers, bij de Korte Minrebroederstraat (Stadhuisplein), fietsers hier nog maar beperkt mogen fietsen, namelijk tot 12.00 uur en na 18.00 uur. Destijds waren er geen venstertijden bij het bord C1 voor fietsers ingesteld, zodat fietsers te allen tijde fietsend bij de stallingen konden komen. Bij de stalling Korte Minrebroederstraat (Stadhuisplein) rijden weinig fietsers via het Oudkerkhof naar de aldaar aanwezige fietsenstalling. Deze stalling blijft echter in de nieuwe situatie goed bereikbaar binnen de gestelde venstertijden. Op het drukste moment van de dag, namelijk tussen 12.00 uur en 18.00 uur, kunnen fietsers via de Minrebroederstraat tot aan het voetgangersgebied fietsen en het korte stukje (25 meter) vanaf de grens met de fiets aan de hand lopen. Voor fietsers die dit niet willen, is de fietsenstalling op de Neude wel 24/7 al fietsend bereikbaar.

De wijziging in de Zadelstraat heeft geen negatieve gevolgen. De grens van het voetgangersgebied ligt maar 40 meter van de ingang van de fietsenstalling af. Fietsers kunnen dit laatste stuk lopen met de fiets aan de hand.

Belangenafweging fietsers

Met deze wijziging wordt het voor de verkeersdeelnemers duidelijker waar nu het voetgangersgebied begint en wat de geldende regels zijn, wie mag wanneer nog wel doorrijden. Gelet op het aantal overtredingen in de huidige situatie, is dit nodig en wenselijk. Het kleine nadeel voor de fietsers dat zij 20 meter met de fiets aan de hand moeten lopen naar de stalling Stadhuisplein buiten de venstertijden, weegt niet op tegen de veiligheid voor de voetgangers, waarvan de fietsers nadat zij hun fiets hebben gestald, ook profijt hebben.

Logistiek verkeer

d at

In grote delen van de binnenstad, zoals in het kernwinkelgebied, gelden al jarenlang venstertijden. Vracht- en bestelauto's mogen deze straten alleen tussen 06.00 uur en 12.00 uur inrijden, waarvan het laatste halfuur alleen toegankelijk is voor schone distributie. Buiten deze tijden is een ontheffing nodig. In andere straten is deze beperking er niet. De continue aanwezigheid van bedrijfsauto's en vrachtauto's tijdens openingsuren van de winkels in de binnenstad past niet binnen de RSU en de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 vanwege redenen zoals hierboven omschreven staat.

De venstertijden worden aangepast naar een vaste venstertijd van 06.00 tot 11.00 uur. Deze tijden zijn in overleg met de Commissie Advies Bevoorrading Utrecht (hierna CABU) tot stand gekomen, waaraan ook het Centrum Management Utrecht (hierna CMU) deelneemt. Zij vertegenwoordigen de ondernemers in de binnenstad en hebben meegedacht over deze venstertijden. Met deze venstertijden worden vervoerders gestimuleerd om gebundeld vervoer aan te bieden, goederen over water te vervoeren of slim samen te werken in de keten. De communicatie zal via nieuwsbrieven aan CABU-leden en via andere kanalen verlopen;

Om duurzame stadslogistiek te stimuleren, worden schone voertuigen meer ruimte en tijd geboden om de binnenstad te bevoorraden ten opzichte van brandstof varianten. Dit gebeurt door het bieden van extra tijd aan schone voertuigen tot 1 januari 2030 middels een ontheffing. Vanaf dat moment mogen er volgens de regels van de zero-emissiezone enkel nog elektrische logistieke voertuigen (vracht- en bestelauto's) de binnenstad in. Daarmee is de ontheffing niet meer nodig.

De zero-emissiezone is in Utrecht op 1 januari 2025 ingevoerd. In de aanloopperiode naar volledig elektrisch zal het merendeel van de voertuigen de eerste jaren nog aangedreven worden door een brandstofmotor. Daarom worden schone voertuigen meer tijd geboden om ook via een andere weg ondernemers te stimuleren om de overstap te maken naar elektrisch vervoer. Richting 2029 wordt de toegang tot de binnenstad voor schone voertuigen afgebouwd naar het venster van 06.00 uur tot 11.00 uur. Dit is conform afspraken uit het Raamwerk Zes.

Gevolgen logistiek verkeer

dat

door de aanscherping van de venstertijden er een korter tijdsvenster ontstaat, waarbinnen de vrijheid van het logistieke verkeer beperkt wordt. Het logistieke verkeer kan en mag nog steeds de stad inkomen, maar enkel binnen een vastgesteld tijdsvenster. De beperking van het logistieke verkeer levert echter veel voordelen op voor alle stadsgebruikers omdat de leefbaarheid verbeterd wordt met betrekking tot uitstoot en lawaai. Het belang van het verbeteren van de leefbaarheid van de stadsgebruikers, het bijdragen aan (inter)nationaal beleid en voldoen aan vastgesteld gemeentelijk beleid een hoger doel dient dan het waarborgen van de vrijheid van het verkeer, in dit geval voor stadslogistiek;

dat

voor vervoerders en leveranciers van binnenstadondernemers de bereikbaarheid verslechtert door deze maatregel. Zij moeten door deze aanpassing hun goederen binnen een krappere venstertijd afleveren. Met de beschikbare alternatieven zoals vervoer over water en bundeling in de keten valt dit echter te overzien en is dan ook niet onevenredig voor hen;

dat

voor bewoners, bezoekers, fietsers en voetgangers in de binnenstad de bereikbaarheid verbetert doordat zij meer ruimte krijgen in het gebied. Voor ondernemers wordt de binnenstad aantrekkelijker en wordt de economische vitaliteit gestimuleerd doordat er geen voertuigen meer door het winkelend publiek rijden dat grotendeels vanaf 11.00 uur aanwezig is in het voetgangersgebied;

dat

er mogelijk wel verkeerskundige gevolgen te verwachten zijn doordat het drukker zal gaan worden tijdens de venstertijden. Het voordeel voor een elektrisch voertuig is dermate groot dat de verwachting is dat veel partijen overgaan op elektrisch rijden (verwachte groei 10% per jaar). Dus meer voertuigen zullen elektrisch zijn, waarmee de verwachte overlast beperkt blijft;

dat

voor de vervoerders geldt dat zij de keuze hebben om hun voertuigen aan te passen, wat mogelijk kosten met zich meebrengt. Maar ze kunnen ook alternatieven zoeken, bijvoorbeeld bevoorrading uitbesteden aan de bierboot of andere partijen. Of ze kunnen ervoor kiezen niet meer in Utrecht te leveren. De meeste partijen moeten sowieso hun manier van transport heroverwegen vanwege de uitbreiding van de ZE-zone. Hierin valt te combineren;

dat

dit beleid echter afgestemd is met de CABU en getoetst bij de grotere vervoerders. Aangegeven werd dat er geen grote hinder te verwachten is van dit beleid. Voor kleinere vervoerders zal dit lastiger zijn. Maar er zijn voldoende alternatieven, zoals hierboven beschreven staat;

Belangenafweging logistiek verkeer

dat

met de groei van de Gemeente Utrecht de komende jaren qua inwonersaantal gaat de al drukker wordende binnenstad nog drukker worden. Om de veiligheid en leefbaarheid van de binnenstad te waarborgen en te verbeteren, worden de venstertijden en de drukte in het voetgangersgebied op elkaar afgestemd;

dat

het ook voor de ondernemers van belang is dat de binnenstad leefbaar blijft, zo blijft de binnenstad aantrekkelijk voor bezoekers;

Ontheffingen

dat

vervoerders aanspraak kunnen maken op een ontheffing indien zij de noodzaak om buiten de venstertijden in het voetgangersgebied aanwezig te moeten zijn, kunnen aantonen. Er zijn alternatieven, zoals het gebruik van Licht Elektrische Voertuigen of vervoer over water. Ook kunnen vervoerders overstappen op een elektrisch voertuig zodat zij meer tijd hebben en het avondblok kunnen gebruiken om hun goederen af te leveren;

dat

- in artikel 15 Ontheffing voor terugkerende activiteiten opgenomen is dat een ontheffing voor het rijden met een voertuig in een gesloten gebied of voetgangersgebied of over busbanen en -stroken voor terugkerende activiteiten, verleend kan worden indien er een noodzaak is;

- in artikel 16 Ontheffing voor incidentele activiteiten is opgenomen dat een ontheffing voor het rijden met een voertuig in een gesloten gebied of voetgangersgebied voor laden en lossen of in- en uitstappen voor incidentele activiteiten verleend kan worden indien er een noodzaak is;

dat

er mogelijk bewoners zijn die zorgen hebben dat zij minder goed bereikbaar zijn. Het is echter voor deze doelgroep nu al mogelijk om een ontheffing aan te vragen, bijvoorbeeld voor verhuizingen, verbouwingen en dergelijke;

Totaal te nemen verkeersbesluiten

Om eerder genoemde doelen te kunnen bereiken, wordt er een totaalpakket aan verkeersmaatregelen genomen die elkaar aanvullen. Dit betekent dat er naast deze verkeersmaatregel, te weten het intrekken van de geslotenverklaring met venstertijden en het vaststellen van een voetgangerszone met venstertijden voor laden en lossen en fietsers in het voetgangersgebied (G7 met onderborden) ook nog de volgende verkeersbesluiten genomen worden per verkeersmaatregel, per locatie voor het vaststellen van:

- Tonnageverbod (C21) (7,5 ton), zone

- Geslotenverklaring in beide richtingen (C1) voor bestelauto's met venstertijden zone, ingaande per 1 mei 2028

- Aanpassing van het huidige vrachtautoverbod naar een vrachtautoverbodszone (C7)

d at

het doel van bovenstaande verschillende te nemen verkeersmaatregelen, waaronder deze, is het beschermen van het kwetsbare erfgoed, het waarborgen van de veiligheid van het erfgoed, het verbeteren van de leefbaarheid van de binnenstad, het verminderen van de overlast, het goed bereikbaar houden van de binnenstad voor alle doelgroepen en met het opheffen van de C1 borden en te vervangen door de G7 zone borden op verschillende locaties met venstertijden, het voetgangersgebied verduidelijkt wordt zodat er een eenduidig beeld ontstaat zonder twee verschillende regimes;

dat

met deze verschillende te nemen verkeersmaatregelen de leefbaarheid van de binnenstad verbetert en de overlast vermindert, doordat:

- het aantal voertuigbewegingen verminderd wordt en de voertuigkilometers gereduceerd worden

- het toepassen van efficiënte en duurzame stadslogistiek gefaciliteerd en gestimuleerd wordt

- de overlast gereduceerd wordt voor en door logistiek verkeer

- de binnenstad beter bereikbaar en toegankelijk wordt voor noodzakelijk bevoorradingsverkeer

- er meer duidelijkheid en begrijpelijkheid ontstaat voor weggebruikers (vereenvoudiging van de huidige venstertijden)

dat

met deze verkeersmaatregelen de toekomstige situatie in overeenstemming gebracht wordt met de vigerende wet- en regelgeving;

dat

er overeenkomstig artikel 24 BABW overleg heeft plaatsgevonden met de korpschef van de politie over de hierna te noemen verkeersmaatregelen en dat deze hiermee akkoord gaat;

gelet

op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);

op de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);

op het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

Besluiten:

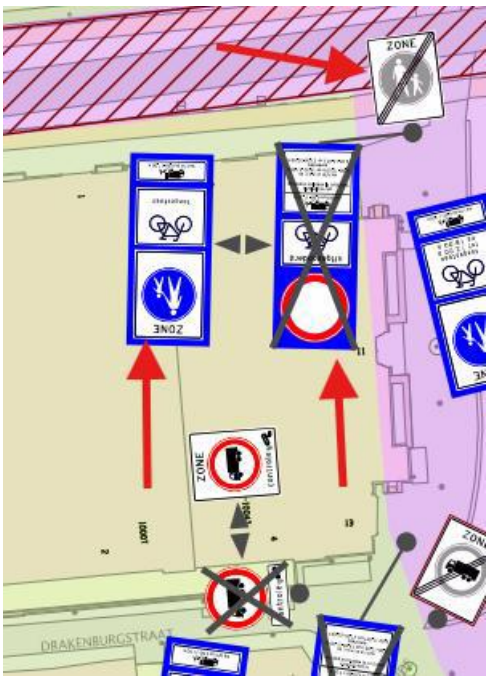
met ingang van **01 mei 2026** in de hierna volgende locatie de aangegeven verkeersmaatregelen in te trekken en vast te stellen:

Binnenstad

Neude (ter hoogte van de bibliotheek nabij de hoek met de Potterstraat; wegvak: tussen de Potterstraat en Drakenburgstraat)

Intrekken: Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee (C1) met het onderbord “Uitgezonderd laden en lossen ma t/m zo 06.00-11.30h; schone distributie laden en lossen vanaf Euro VI en elektrisch of groen gas ma t/m zo m.u.v. do 06.00-12.00h en 19.00-21.00h; donderdag 06.00-12.00h en 21.00-23.00h met het onderbord “Uitgezonderd fietsers” (OB52)

Vaststellen: Voetgangerszone (G7) begin en einde volgens bijlage 1 van het RVV 1990 met onderbord “Toegestaan laden en lossen ma t/m zo 06.00-11.00h en onderbord "Fietsen toegestaan”



In te trekken C1 met onderborden en vast te stellen G7 zone begin en eind met onderborden

Hiermee is het eerder op 29 juli 2022 in het Gemeenteblad gepubliceerde verkeersbesluit met kenmerk 10219522 ingetrokken.

Utrecht, 3 februari 2026

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

namens dezen:

mw R.H. Kottenhagen-Spin

Adviseur Verkeersbesluiten, afdeling Mobiliteit

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Deze beslissing is digitaal tot stand gekomen en is om die reden niet ondertekend. In een formele en beveiligde omgeving is vastgelegd dat de beslissingsbevoegde akkoord is met de inhoud van dit document en de bekendmaking daarvan.

Gepubliceerd op **10 februari 2026** in het Gemeenteblad.

Nadere informatie met betrekking tot de hiervoor genoemde verkeersmaatregelen kan worden verkregen bij Ontwikkelorganisatie Ruimte, Gilde Stedenbouw en Mobiliteit, Team Verkeersmaatregelen, telefoon 06-42 239 579 of per mail: verkeersmaatregelen@utrecht.nl

Vindt u het besluit om bepaalde reden onjuist?

Als u vindt dat het besluit onjuist is, dan kunt u bezwaar maken. U kunt uw bezwaar digitaal indienen. Daarvoor kunt u alleen gebruik maken van het door de gemeente beschikbaar gestelde digitale formulier. Dit vindt u op www.utrecht.nl/bezwaar. U kunt het bezwaar *niet* per e-mail insturen.

Maakt u liever per brief bezwaar, dan kunt u uw bezwaarschrift sturen aan het college van burgemeester en wethouders, Afdeling Juridische Zaken, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht.

Zorg ervoor dat u uw bezwaarschrift binnen zes weken na de publicatie in het Gemeenteblad indient, daarmee voorkomt u dat wij uw bezwaarschrift niet meer kunnen behandelen.

In het bezwaarschrift dient u in ieder geval het volgende te vermelden:

- uw naam en adres, datum en handtekening én een telefoonnummer waarop u tijdens kantooruren te bereiken bent;

- een omschrijving van het betreffende besluit waartegen het bezwaarschrift is gericht. Vermeld hierbij het kenmerk van het besluit en de datum van publicatie in het Gemeenteblad. Wij adviseren u zo mogelijk een kopie van het besluit bij te voegen;

- de reden waarom u vindt dat het besluit onjuist is;

- een volmacht, als u het bezwaarschrift namens iemand anders indient.

Vergeet niet het bezwaarschrift te ondertekenen.

Als er sprake is van een spoedeisende situatie kunt u daarnaast een voorlopige voorziening aanvragen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Midden-Nederland, sector bestuursrecht, postbus 16005, 3500 DA Utrecht. Voor het in behandeling nemen van zo'n verzoek betaalt u griffierecht. Over de hoogte en de wijze van betaling van het griffierecht kunt u informatie verkrijgen bij de rechtbank Midden-Nederland, telefoon 088-361 6161 of via WhatsApp 06-462 758 07