

Samenvatting resultaten participatie verkeersstudie Zuidpoort

3 maanden resterend

[Lees meer](#)



Verkeer in de Zuidpoort: wat vind jij?

Het Ledig Erf en omgeving wordt prettiger om te wonen, winkelen en verblijven. Met meer groen en ruimte voor fietsers en voetgangers. Om dit te bereiken heeft de gemeente 6 varianten voor het verkeer gemaakt. Voor welke variant ga jij?

15 maart 2021



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave

verkeerZuidpoort@utrecht.nl

In opdracht van

Daniel Reuling

Internet

www.utrecht.nl/zuidpoort

Rapportage

Projectteam Zuidpoort in samenwerking met afdeling onderzoek & advies

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Enquête op Denkmee.utrecht.nl	5
3	Analyse opmerkingen spreekuren en enquête	16
4	Bijeenkomst Klankbordgroep	18
5	Ingediende zienswijzen	20
6	Gesprekken met stakeholders	23
7	Conclusies	25

1 Inleiding

Voor de studie Zuidpoort is de participatie via drie verschillende sporen gevoerd:

Spoor 1: Publieke participatie

Spoor 2: Interviews met organisaties

Spoor 3: Een gesprek met de samengestelde Klankbordgroep.

Vanuit deze drie sporen van participaties zijn de op onderstaande wijze reacties verzameld:

- 1 Digitale enquête via **denkmee.utrecht.nl**, voor iedereen toegankelijk (met 3051 deelnemers en 1884 volledig ingevulde enquêtes)
- 2 **Digitale spreekuren**. Er zijn gesprekken gevoerd met bewoners (42 deelnemers).
- 3 **Zienswijzen**, verschillende groeperingen (6 groeperingen) hebben een zienswijze ingediend over de plannen en er zijn circa 80 reacties binnengekomen, veelal via de mail.
- 4 **Klankbordgroep**. Er heeft een rondetafelgesprek plaatsgevonden met verschillende soorten belanghebbenden: bewoners en ondernemers in de buurt, bewoners uit verder weg gelegen wijken, de fietsersbond en de SOLGU (11 organisaties).
- 5 **Gesprekken met stakeholders**: van ondernemers tot hulpverleners en onderwijsinstellingen (19 interviews).

Deze notitie is een samenvatting van de enquête en de gesprekken en hieronder worden deze resultaten weergegeven. Bij de enquête zijn veel opmerkingen gemaakt in de vrije velden bij de verschillende varianten. Deze opmerkingen komen veelal overeen met de opmerkingen en vragen die tijdens de (digitale) spreekuren werden gesteld. Daarom zijn deze in hoofdstuk 2 samengenomen.

2 Enquête op Denkmee.utrecht.nl

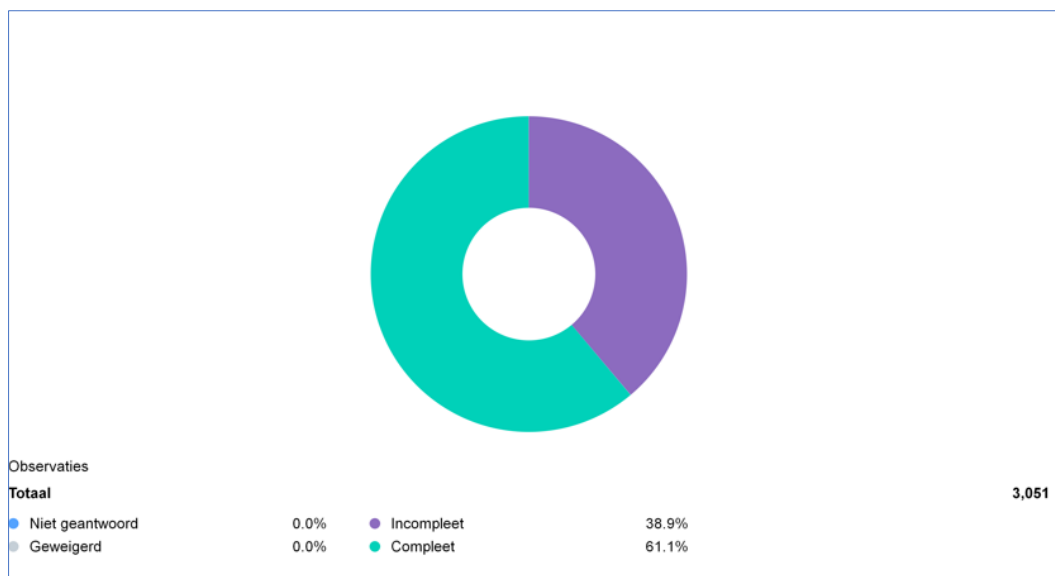
Opzet van de enquête

De enquête was door iedereen in te vullen via het online platform Denkmee.utrecht.nl in de periode 12 januari tot en met 8 februari 2021.

In deze enquête is gevraagd waarom mensen in het gebied Zuidpoort komen, wat ze het belangrijkste vinden voor het gebied en wat hun oordeel is over de verschillende varianten. Daarna is gevraagd een keuze te maken voor de meest wenselijke variant en dat eventueel te motiveren.

Vooraankondiging en informatie

Via (sociale) media, digitale wijknieuwsbrieven en met een wijkbericht op ongeveer 10.000 adressen in de wijde omgeving van het zuidpoortgebied zijn mensen gewezen op de mogelijkheid om de enquête in te vullen. Daarnaast hebben er artikelen gestaan in de lokale pers: DUIC (interview met de wethouder en nog een toelichtend artikel), AD/UN.



3051 respondenten zijn de enquête gestart, waarvan 1868 (61,1%) de enquête hebben afgemaakt. Een groot gedeelte (ongeveer 26%) heeft voor vraag 3 de enquête beëindigd. Van de ruim 2200 respondenten die bij vraag 3 gestart zijn met het scoren van de varianten heeft ongeveer 85% (1868 respondenten) de enquête geheel ingevuld.

De resultaten van de enquête geven een goed beeld van wat respondenten vinden van iedere variant (inclusief aanvullende opmerkingen).

Nauwkeurigheid: De enquête is bedoeld als een peiling en niet als een statistisch representatief onderzoek. De percentages zijn bedoeld om inzicht te geven in de voorkeuren. Er moet een onzekerheidsmarge in acht worden genomen aangezien het geen representatief onderzoek is.

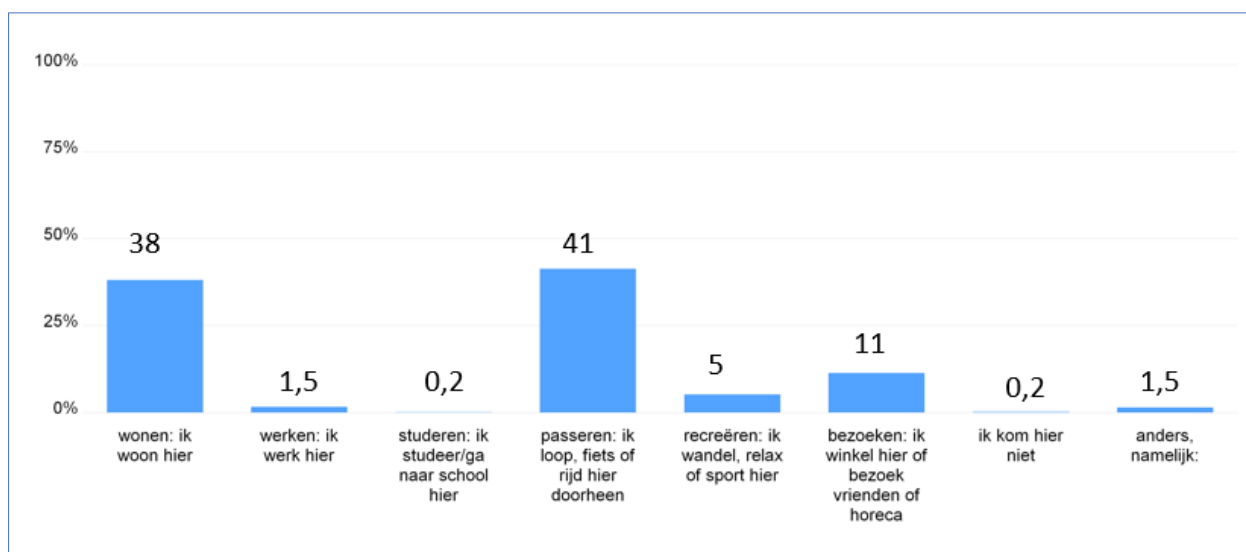
Hoe gebruiken respondenten het gebied? (n = 2603)

Vraag: Alles is nu een beetje anders door corona, misschien moet je voor deze vraag terugdenken aan de periode vóór corona: hoe gebruik(te) je dit gebied vooral? (kruis het voornaamste antwoord aan)

De grootste groepen zijn:

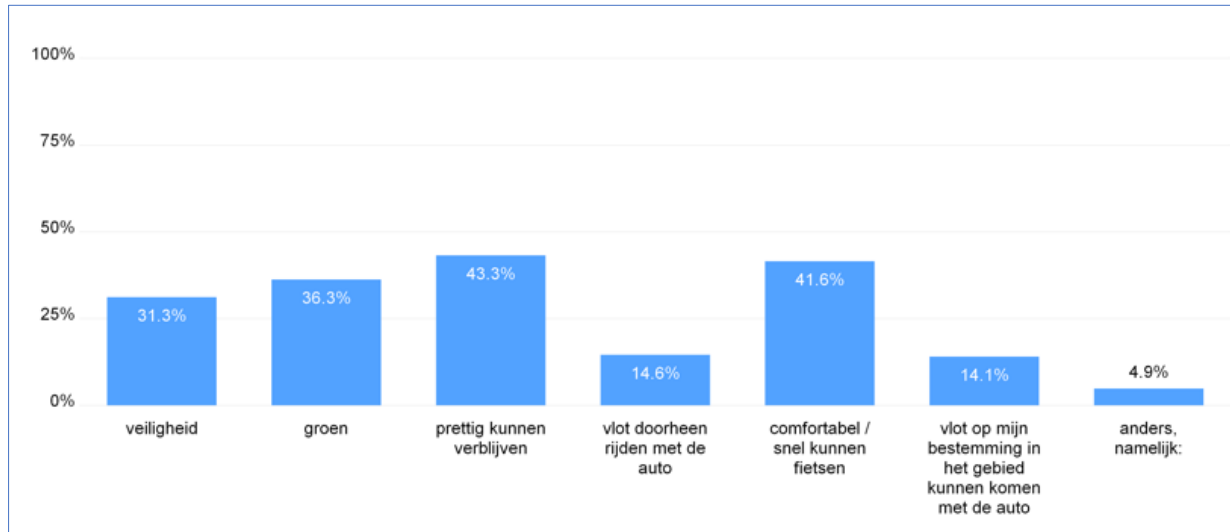
- Passanten 41%
- Bewoners 38%
- Bezoekers 11%

Recreanten scoren 5% en andere groepen scoren 1,5% of lager. Dit aantal is te klein om verder mee te nemen in het onderzoek.



Wat vindt men het belangrijkste (n = 2507)

Vraag: Wat vind je het belangrijkste voor het gebied? (maximaal 2 antwoorden mogelijk)



Hieruit blijkt dat belangrijk gevonden wordt: prettig verblijven, vlot erdoorheen fietsen, groen en veiligheid (allen boven de 30%). Met de auto door of naar het gebied rijden scoren een stuk lager (beide bijna 15%).

Belang per doelgroep

Er is een combinatie gemaakt naar de doelgroepen (hoe gebruikt u het gebied) en wat zij het belangrijkste vinden. Per doelgroep staat hieronder de top 3. Opvallend is dat verblijven, groen veiligheid, goed kunnen fietsen en groen het meest genoemd worden.

Daaronder staat per diagram met de scores per doelgroep

Respondenten die in het gebied een bestemming hebben (wonen, werken, studeren) vinden bereikbaarheid per auto en per fiets allebei belangrijk. Passanten vinden comfortabel/snel kunnen fietsen het belangrijkste.

Top 3 per groep respondenten:

- | | |
|-----------------|--|
| Bewoners 38% | 1) veiligheid, 2) groen en 3) verblijven |
| Passanten 41% | 1) goed door kunnen fietsen, 2) groen en 3) veiligheid |
| Bezoekers (11%) | 1) verblijven, 2) groen, 3) fietsen |

Bevindingen bij de verschillende varianten

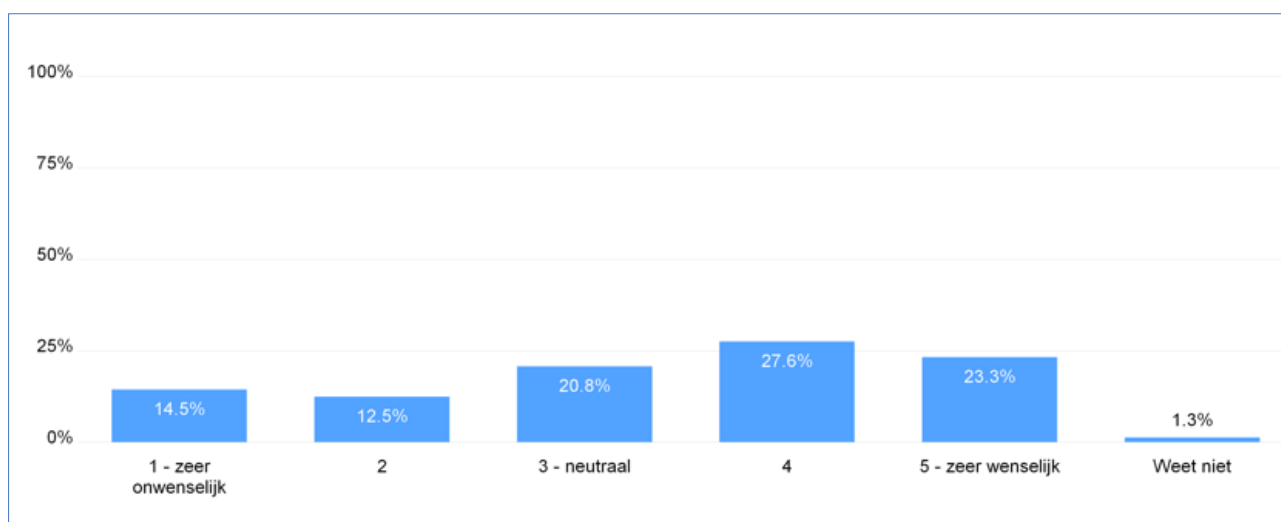
In de enquête is gevraagd om per variant aan te geven hoe (on)wenselijk men de varianten vindt. Tevens is de mogelijkheid geboden om per variant opmerkingen in te vullen. Bij elke variant zijn er ongeveer 600 a 700 opmerkingen geplaatst zowel variant-specifieke als algemene opmerkingen. De genoemde opmerkingen geven geen volledig beeld van alle gegeven opmerkingen. Er is geprobeerd een overzicht te geven van veelvoorkomende reacties.

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat (n = 2234)

51% wenselijk

21% neutraal

27% onwenselijk



Opmerkingen:

Positief aan deze variant vindt men:

- Dat voor alle verkeer alle mogelijkheden open blijven.
- De variant sluit goed aan bij de Tolsteegsingel
- De variant heeft het minst impact op de verkeerstromen in de stad.

Negatief vindt men:

- de impact op de Albatrosstraat/Vondellaan.
- Er nog te veel autoverkeer overblijft

Neutraal:

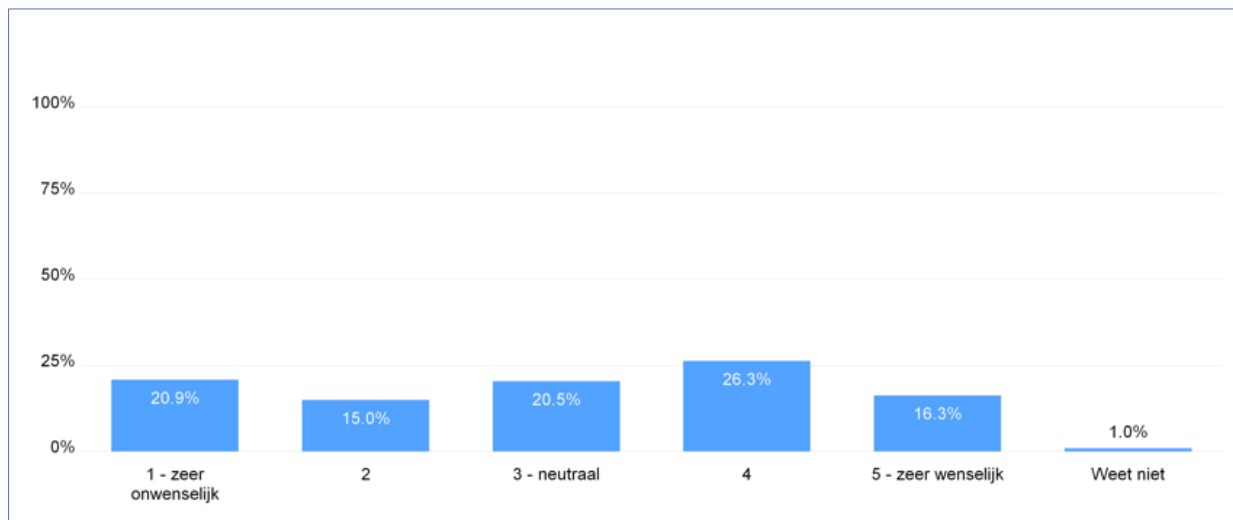
- Er zijn zowel mensen die opmerken dat het met een fietsstraat veiliger wordt als mensen die het onveiliger vinden.
- Ongeveer 35 mensen gegeven aan niet te begrijpen wat de meerwaarde is van het afkoppelen van de Jutfaseweg voor auto's van de Vondellaan.

Variant 2: Ledig Erf Autoluw (n = 2131)

43% wenselijk

21% neutraal

36% onwenselijk



Opmerkingen:

Positief aan deze variant vindt men dat:

- het Ledig Erf echt autoluw wordt
- het Ledig Erf veiliger wordt
- het leefbaarder wordt

Negatief vindt men dat:

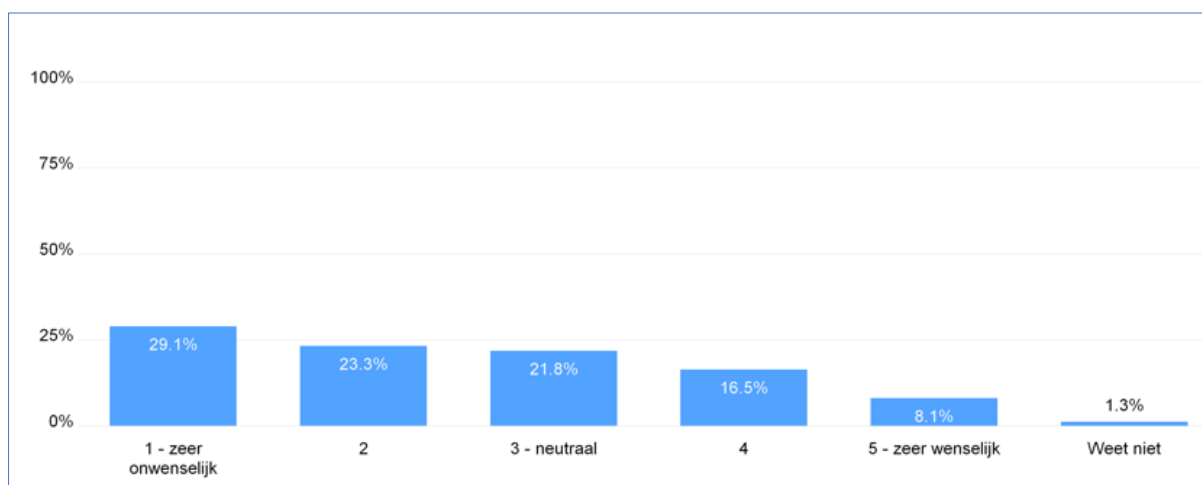
- de Albatrosstraat en de Vondellaan drukker worden
- mensen belemmerd worden om hun bestemming (huis/werk of ziekenhuis) te bereiken/omrijden

Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren aan de randen (n = 2079)

25% wenselijk

22% neutraal

52% onwenselijk



Opmerkingen

Positief aan deze variant vindt men:

- Autoluw Ledig Erf
- Verblijven in het gebied
- Veiligheid

Negatief vindt men:

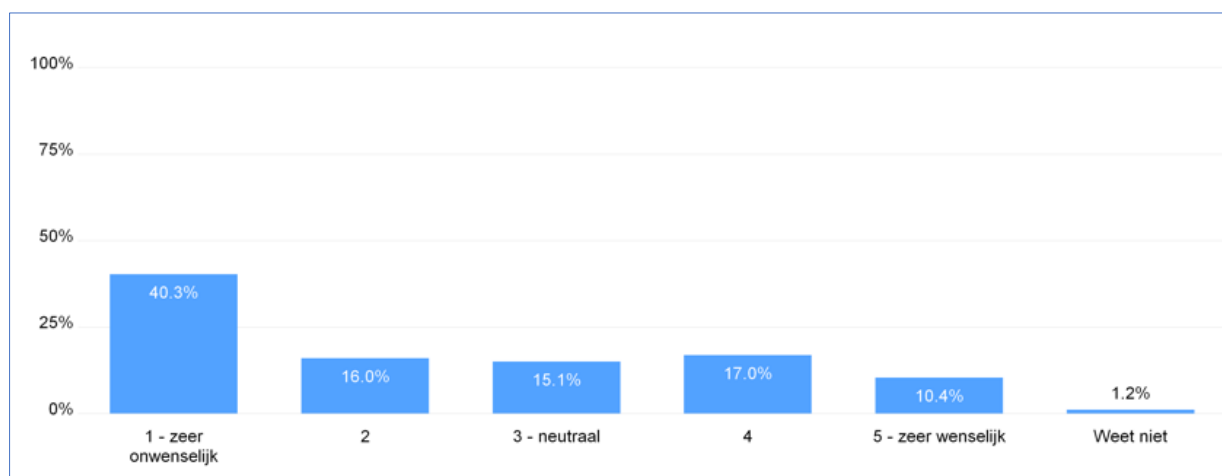
- Doseren, men vraagt zich af of er dan lange wachtrijen komen te staan, er veel lucht en geluidsproblemen ontstaan.
- Sluipverkeer en effecten elders in de stad door omrijden.
- Bestemming voor directe bewoners en werkenden minder goed bereikbaar.

Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod (n = 2038)

27% wenselijk

15% neutraal

56% onwenselijk



Opmerkingen:

Positief aan deze variant vindt men:

- Weinig auto's in de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid in het gebied

Negatief vindt men:

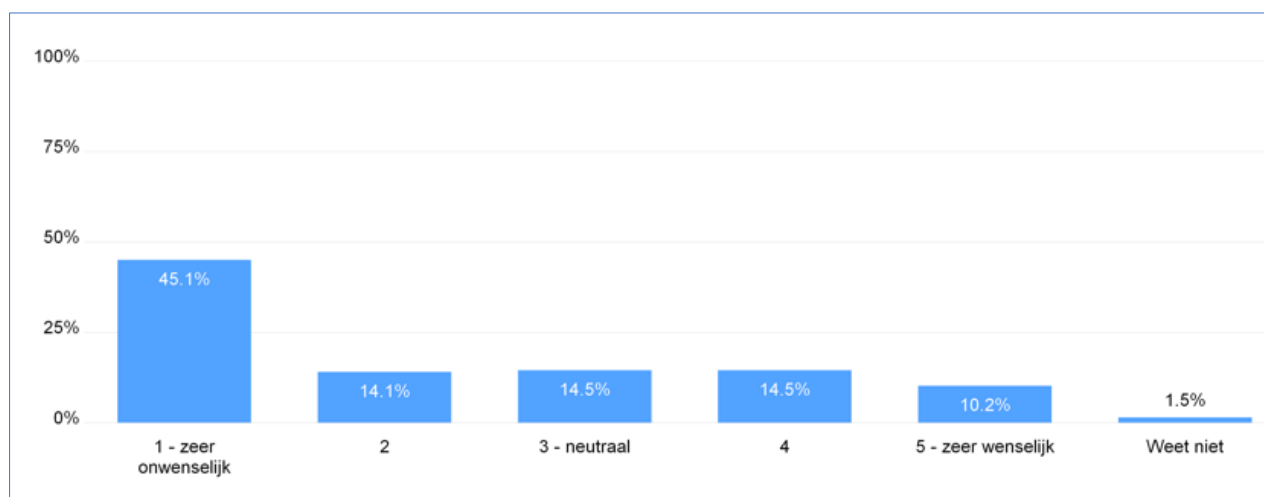
- Omrijden (meer kilometers) voor bestemmingsverkeer
- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via 't Goylaan en de Vultostraat. Zorgen gaan zowel over lucht en geluid, verblijven als doorstroming.
- De verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in het gebied en het Diaconessenhuis worden vaak genoemd.

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden (n = 2004)

25% wenselijk

15% neutraal

59% onwenselijk



Opmerkingen

Positief aan deze variant vindt men:

- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Verblijven in de Zuidpoort

Negatief vindt men:

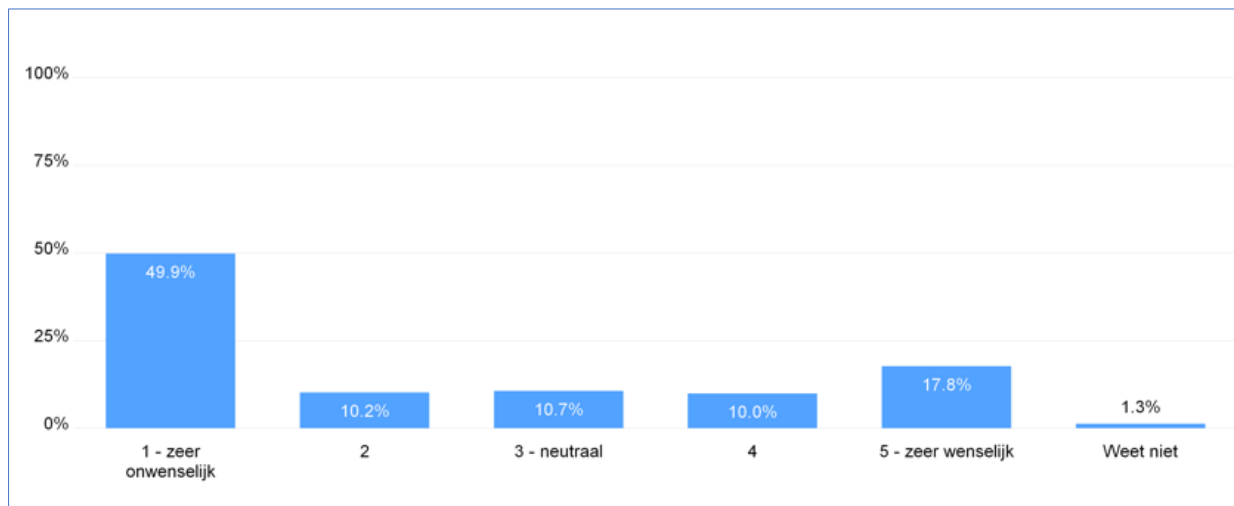
- Omrijden (meer kilometers) voor bestemmingsverkeer
- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via 't Goylaan en de W.A. Vultostraat. Zorgen gaan zowel over lucht en geluid, verblijven als doorstroming.
- De verminderde bereikbaarheid van bestemmingen in het gebied en het Diaconessenhuis worden vaak genoemd.
- Afslagverboden worden als onduidelijk ervaren en daarmee onveilig

Variant 6: Ledig Erf autoluw met knip Albatrosstraat (n = 1966)

28% wenselijk

11% neutraal

60% onwenselijk



Opmerkingen

Positief aan deze variant vindt men dat:

- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid/verblijven
- duidelijke, eerlijke en een goede keuze die past bij de ontwikkeling van dit deel van de stad.

Negatief vindt men:

- Effecten buiten het plangebied. Focus ligt daarbij vooral op binnenwijkse verbinding Diamantweg – Waalstraat – Rijnlaan en ook bij noodzakelijk te gebruiken reeds overbelaste toegangsroute via 't Goylaan en de Vultostraat.
- Het niet meer in stand houden van binnenstedelijke routes, bijvoorbeeld Dichterswijk - Diakonessenhuis.

Divers:

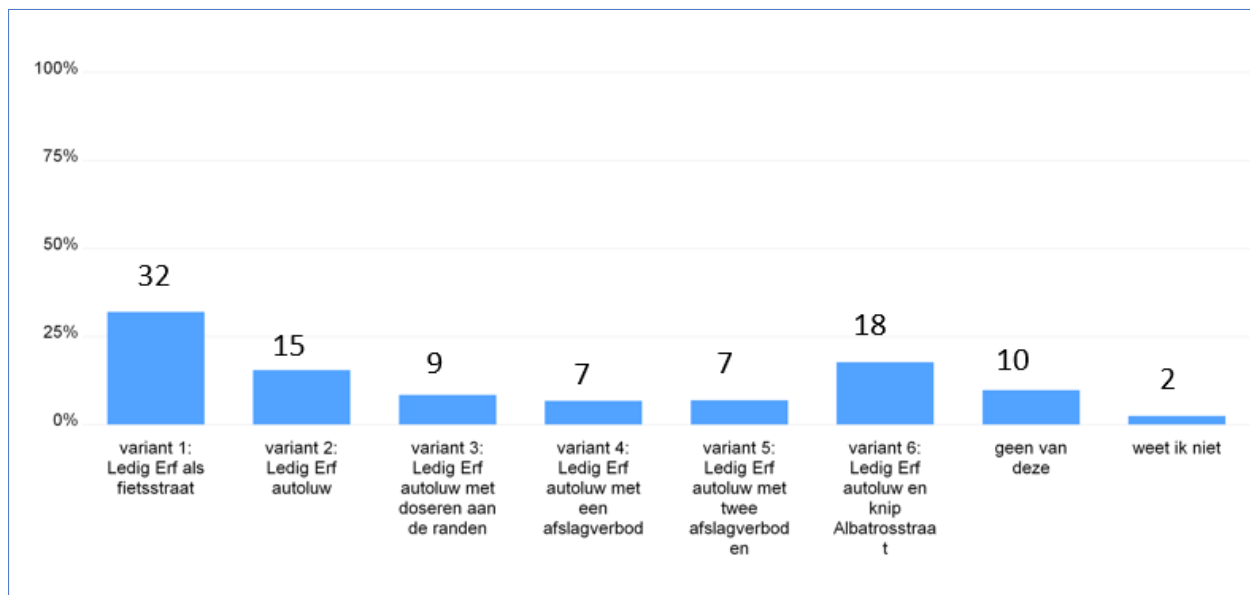
- In het bijzonder de Watervogelbuurt geeft een duidelijke tweedeling. Een groep respondenten is bezorgd dat de buurt (te) slecht bereikbaar wordt, terwijl een ander deel deze variant ziet als kans voor de leefbaarheid in de buurt.

Conclusie over wenselijkheid van de varianten

Naarmate de ingreep in de varianten groter wordt, verschuift het percentage respondent dat een variant wenselijk vindt meer naar het oordeel onwenselijk.

Welke variant heeft de voorkeur

Gevraagd is alles overziend welke variant de voorkeur heeft. Hieruit blijkt er vooral een voorkeur is voor variant 1 (32%). Daarna volgen variant 6 en 2 met een steun van respectievelijk 18 en 15% (n = 1926). 10% van de respondenten heeft geen voorkeur voor één van deze varianten, 2% weet het niet.



Waarom een variant wordt aangeduid als voorkeursvariant

In de enquête is gevraagd om per variant aan te geven hoe (on)wenselijk men de varianten vindt. Tevens is de mogelijkheid geboden om per variant opmerkingen in te vullen. Bij elke variant zijn er ongeveer 600 a 700 opmerkingen geplaatst zowel variant-specifieke als algemene opmerkingen. Hieronder is geprobeerd een beeld te scheppen van veelvoorkomende reacties. Het genoemde geeft geen volledig beeld van alle gegeven opmerkingen.

Ook in de digitale spreekuren zijn veel vragen gesteld en zorgen geuit. Deze komen veelal overeen met opmerkingen in de enquête. Daarbij moet worden opgemerkt dat wat voor de ene respondent als voordeel wordt gezien, door een andere respondent juist weer als nadeel wordt gezien. Daarbij zijn de woonlocatie en de hoofdmodaliteit (auto, fiets, lopen of openbaar vervoer) van bepalende invloed op het oordeel of het een voordeel of nadeel is.

Variant 1

Respondenten geven vooral aan dat het positief is omdat ze nog op hun bestemming kunnen komen. Ook vindt men dat dat de veiligheid verbetert en er weinig sprake is van uitwijkend verkeer.

Variant 2

Respondenten geven aan dat deze variant een goede balans kent in maatregelen en effecten. Vooral verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied worden genoemd, naast het ontbreken van netwerkeffecten elders.

Variant 3

Net als variant 2 wordt deze variant aangemerkt als een oplossing met een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in en buiten het gebied en het ontbreken van netwerkeffecten elders in de stad.

Variant 4

Belangrijkste opmerking is de goede balans tussen de nog in stand te houden bereikbaarheid in combinatie met het vergroten van de leefbaarheid door het doorgaand autoverkeer te ontmoedigen.

Variant 5

Respondenten kiezen deze variant vanwege de verbeterde leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de Zuidpoort

Variant 6

Respondenten zien in deze variant de kans om de leefbaarheid te vergroten en ook het verbeteren verkeersveiligheid respectievelijk bevorderen van lopen en fietsen wordt vaak als positief argument benoemd.

Conclusie

Conclusie uit deze cijfers is dat 32% een bescheiden ingreep wil op het Ledig Erf (fietsstraat of singelprofiel). 10% spreekt geen voorkeur uit, een deel daarvan zegt überhaupt geen verandering te willen. 2% geeft aan het niet te weten.

Dit wil zeggen dat 54% van de respondenten wel graag een autoluw Ledig Erf wil maar dat de meningen daarbinnen sterk verschillen tussen de verschillende varianten variërend van niets extra's doen (variant 2) tot het afsluiten van de Albatrosstraat (variant 6).

3 Analyse opmerkingen spreekuren en enquête

In de enquête zijn veel opmerkingen gemaakt bij de varianten (600 a 700) per variant. Een groot deel daarvan zijn inhoudelijke opmerkingen. In deze paragraaf zijn de veel genoemde opmerkingen/zorgen gebundeld uit zowel de enquête als de circa 50 mensen die deelgenomen hebben aan de digitale spreekuren.

1 *Omrijden voor mensen met een herkomst of bestemming vlak bij de Zuidpoort.*

Bewoners van met name Dichterswijk en Hoogh Boulandt voelen zich opgesloten doordat ze niet meer naar het oosten kunnen via de Venuslaan. Dit geldt zowel voor verkeer dat de stad uit wil als voor bewoners die zich zorgen maken over de bereikbaarheid van het Diakonessenhuis (Spoed Eisende Hulp) en het brengen van kinderen naar sportclubs als Kampong of het verzamelen bij uitwedstrijden. Hierbij vindt men de omweg en de rijtijd te lang, men vreest dat dit leidt tot meer autokilometers. Direct omwonenden voelen zich op deze manier het hardste getroffen.

Bewoners van de zuidelijke binnenstad vrezen ook voor hun lokale bereikbaarheid en voor het even ophalen van goederen of het afzetten van mensen waarna ze weer naar hun reguliere parkeerplek moeten die soms aan de andere kant van een knip ligt. Een oplossing die zij aandragen is een ontheffing (bijvoorbeeld om 1 per week door de knip mogen).

2 *Afsluiten Jutfaseweg*

Afsluiten van de Jutfaseweg wordt niet door iedereen begrepen en wordt soms aangegeven als belangrijke route naar de stad en vanuit de Rivierenwijk/Vondelparc naar het oosten.

3 *Overlast in andere gebieden door verdringing van autoverkeer*

Bewoners vrezen overlast op routes die (ook) niet bedoeld zijn voor veel autoverkeer zoals de Rijnlaan, de Waalstraat/Diamantweg waar straks ook nog eens de fietsers van de Merwedekanaalzone bij komen. Ook op wegen met een iets belangrijkere plaats in het autonetwerk zoals de W.A. Vultostraat en 't Goylaan vreest men voor de slechtere doorstroming. Ook zijn er veel zorgen over de leefbaarheid, o.a. door de toename van milieuoverlast en slechtere oversteekbaarheid in deze straten. Ook daar zijn scholen en zijn direct aanwonenden. De bewoners in de W.A. Vultostraat hebben actief de buurt benaderd, daar zijn relatief veel (eensluidende) reacties gekomen.

4 *Sluipverkeer*

Er wordt aandacht gevraagd voor mogelijke sluiproutes met name door de binnenstad (om een knip te omzeilen) en door de Gansstraat bij doseren.

5 *Fiets*

Met name op het Ledig Erf wordt gevraagd om fietsveiligheid en het verdelen van fietsers over verschillende routes.

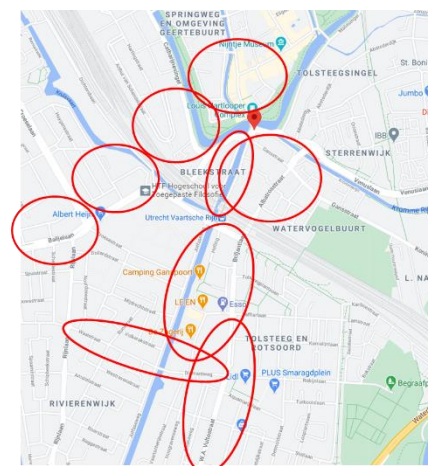
6 *Fasering*

Regelmatig wordt de suggestie gedaan de aanpak te faseren, eerst knip Catharijnesingel, dan het Ledig Erf en dan pas de Vondellaan en monitoren het effect of verder ingrijpen wel nodig is.

4 Bijeenkomst Klankbordgroep

Inleiding

Op donderdag 4 februari 2021 zijn 11 organisaties uitgenodigd voor deelname aan een klankbordgroepgesprek over de 6 oorspronkelijke verkeersvarianten en de inmiddels in de participatie betrokken variant 4 Alternatief. In de figuur hiernaast zijn de vertegenwoordigers uit de wijken die hebben deelgenomen visueel weergegeven. Het betrof dus bewoners en ondernemers binnen en buiten de Zuidpoort. Alle vertegenwoordigers kregen spreektijd om de voor- en nadelen van de verschillende varianten te bespreken, waarna er ruimte was voor discussie en reacties van de andere deelnemers. Deze werkwijze werd als bevredigend ervaren. Wel had een aantal vertegenwoordigers de behoefte om hun standpunten en onderbouwing op papier te zetten. Sommige deden dat al in de aanloop naar de bijeenkomst. Andere kozen ervoor om dat na afloop van de bijeenkomst te doen in de vorm van een zienswijze (zie paragraaf 5 hierna). Van de bijeenkomst is een uitgebreid verslag gemaakt ten behoeve van de analyse. Dit verslag is ter controle voorgelegd aan alle deelnemers, waarbij alleen SOLGU een paar zinnen heeft aangepast.



Schematische weergave van de voorkeuren per organisatie

Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep								
Organisatie	Varianten:	1	2	3	4	5	6	4 A
Dichterswijk Zuid								
Balijsplein e.o.								
Hoogh Boulandt								
Binnenstad Zuid								
Watervogelbuurt								
Waalstraat/Diamantweg								
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat								
Ondernemers Ooster- en Westerkade								voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord								voorkeur
Fietzersbond								
SOLGU								

Opmerking: in een klein aantal gevallen is de voorkeur afgeleid van de reacties (zie uitgebreid verslag van de klankbordgroep bijeenkomst van donderdag 4 februari 2021 van 19:30-21:30 uur)

Observaties & belangrijkste bevindingen

1. Onzekerheid over de effecten van de "knip Catharijnesingel" komt regelmatig voorbij;
2. Zorg over de effecten van de "knip Catharijnesingel" op de route Vondellaan – Bleekstraat – Catharijnesingel (verzoek: kan de knip van 16-18 uur niet open, voor uitstroom auto via Daalsetunnel in de richting van de A2);
3. Pleidooi voor een gefaseerde inzet van maatregelen: 1. Knip Catharijnesingel; 2. Variant 1 (Ledig Er als fietsstraat); 3. Daarna Variant 2 of hoger én herinrichting route Vondellaan - Albatrosstraat;
4. Kies voor Variant 1 en zet meer in op gewenst gedrag (ipv verdrijven van auto's). Door 30 km/uur inrichting met aandacht voor oversteekbaarheid van langzaam verkeer in etappes.

5. Balijeplein meenemen in het Autoluw maken van de Zuidpoort. Concrete suggestie: kies voor variant 1 en doe daarnaast herinrichting Balijeplein – Albatrosstraat op 30 km/uur (de Plus);
6. Zorgen over de verdrijvingseffecten: In volgorde van beleving: 1. Route Oranjebrug; 2. Rijnlaan & route Vultostraat; 3. Capaciteit van 't Goylaan/Socrateslaan in de spitsperioden.
7. Ondernemers zijn uitgesproken over hun voorkeur: Variant 4 A. Voor drie bewoners groepen (Twijnstraat, Hoogh Boulandt, Watervogelbuurt) scoort Variant 4 A iets hoger dan de oorspronkelijke Variant 4.

De Variant 1 Plus is na de bijeenkomst door de projectgroep verder uitgewerkt en onderzocht op verkeerskundig effect en impact op de ruimtelijke kwaliteit in de Zuidpoort.

5 Ingediende zienswijzen

Geïnspireerd door de parallel aan de participatie voor de Zuidpoort lopende inspraak op het Mobiliteitsplan 2040 heeft een aantal bewonersgroepen spontaan een zienswijze ingestuurd. Of een uitgebreide brief met daarin de zienswijze op de voorliggende plannen voor de Zuidpoort. In deze paragraaf zijn de 6 ontvangen zienswijzes allereerst samengevat in een tabel met de voorkeuren per variant. Daarnaast is per zienswijze een korte samenvatting gegeven van de aangedragen positieve punten, zorgen en adviezen. De meeste zienswijzes zijn ontvangen van bewonersgroepen die al betrokken waren bij de Klankbordgroep van 4 februari 2021. Een aantal reacties verwijst dan ook naar de daar gevoerde discussie en de daar besproken Variant 1 Plus.

Schematische weergave van de voorkeuren per organisatie

Samenvatting voorkeuren per Zienswijze & Brief								
Organisatie	Varianten:	1	2	3	4	5	6	4 A
Binnenstad 030								
Briljantlaan - W.A. Vultostraat - C. Erzeijstraat)								
Bewoner Jekelstraat								n.b.
Buurtcomité Twijnstraat e.o.								
Dichterswijk Zuid								
Bialijplein e.o.								

Opmerking: in een klein aantal gevallen is de voorkeur afgeleid van de reacties zoals verwoord in de zienswijze.

Belangrijkste aandachtspunten per zienswijze (kort samengevat):

Binnenstad 030 (getekende versie van 28 januari 2021)

- In huidige situatie niet zo'n verkeersprobleem op het Ledig Erf (na wegvallen lijn 12);
- Is doorzetten van de fietsstraat (variant 1) niet al voldoende (vgl. Tolsteegsingel);
- Mocht de gemeente kiezen voor een knip: dan graag een slimme knip met mogelijkheid tot ontheffing voor de bewoners van de binnenstad en Hoogh Boulandt;
- Omrijroutes worden voor sommige bestemmingen lang (van 5 naar 15 km) voor de verbinding tussen Hoogh Boulandt en Kampong in het meest extreme geval). Overigens een verbinding die zich goed voor de fiets leent;
- Indien een knip op het Ledig Erf, dan graag geen verdere knips of afslagverboden ivm bereikbaarheid binnenstad;
- Voorstander van een intelligent toegangspunt in plaats van een compartimentering van de binnenstad;
- Verlaging naar 15 km/uur als wettelijke snelheid in de binnen stad bij Variant 1 kan wat ons betreft ook;
- Aandacht voor nieuwe sluiproutes om de binnenstad (via de Homeruslaan) indien de wachtrij op de Venuslaan te lang wordt door doseren bij de VRI in variant 3.
- Graag een directe OV-verbinding van de binnen stad naar Station Vaartsche Rijn;

Route Brijlantlaan – W.A. Vulostraat – C. Erzeijstraat (brief van 7 februari 2021)

- Verbetering Ledig Erf ondersteun ik van harte, maar het afsluiten voor doorgaand autoverkeer gaat mij te ver;
- Weinig aandacht voor de consequenties op onze route (intensiteit, veiligheid, milieu, vrachtverkeer) in geval van keuze voor de afslagverboden (de variant 4-6);
- Noodzaak afkoppelen Jutfaseweg nergens helder onderbouwd (deze onderbouwing is overigens opgenomen in de bijlage bij de raadsbrief van 12 januari 2021);
- Negatieve gevolgen van variant 4 (afslagverbod) op onze route (berekend op 10% toename);
- In MP2040 komt met parkeren aan de rand een afname van autoverkeer, dus zijn drastische maatregelen niet nodig in de Zuidpoort (lees: varianten 2 -6);
- Ik hoop dat er ruimte is voor een nieuwe variant waarbij het autoverkeer wordt ontmoedigd en geen afsluitingen nodig zijn (en de gemeente oude beelden los durft te laten);
- Stimuleren van “Parkeren buiten de stad” helpt ook goed mee om de druk van het autoverkeer binnen de stad te laten afnemen..

Bewoner Jekelstraat (Dichterswijk West) mail van 9 februari 2021

- Vang de automobilisten al eerder aan de randen van de stad op om te voorkomen dat ze door de Zuidpoort rijden (Voor Balijeplein en bij Herculesplein);
- Westerkade wordt nu gebruikt door sluipverkeer, dat is ongewenst en moet na de herinrichting van de route Vondellaan – Albatrosstraat zijn aangepast/opgelost;

Buurtcomité Twijnstraat e.o. (Zienswijze van 8 februari 2021)

- Overlast door autoverkeer moet worden beperkt, maar dat hoeft niet te gebeuren met harde fysieke ingrepen. Dit kan ook met de huidige intensiteiten en een veilige inrichting;
- Houdt de zuidelijke toegang tot de binnenstad bereikbaar voor bestemmingsverkeer van bewoners, winkeliers en invaliden, Laden en lossen moet mogelijk blijven;
- Als het lukt om de bezoekers van de stad aan de rand te laten parkeren kunnen de beschikbare parkeergarages door bewoners worden gebruikt;
- Wij pleiten voor een gefaseerde aanpak: 1. Knip Catharijnesingel; 2. Snelheidsreductie in de Zuidpoort naar 30 km/uur; 3. Verbeteren oversteekbaarheid fiets/voetgangers 4. Andere knips kunnen daarna altijd nog indien nodig;
- Werk de fietsroutes verder uit. Wellicht kun je niet voorkomen dat fietsroutes elkaar kruisen en fietsers al eerder om de Zuidpoort leiden. Daarmee voorkom je druk van fietsers op het Ledig Erf en dan ook een kleinere noodzaak tot weren van autoverkeer;
- Zet technologische ontwikkelingen in om auto- en vrachtwagenstromen te voorkomen. Met verwijzing naar milieuzones. Op basis van kentekenregistratie kan bestemmingsverkeer worden toegelaten;
- Daarnaast wordt een serie verkeerskundige oplossing aangedragen die passen bij Variant 1 Plus (Ledig Erf als fietsstraat en een op langzaam verkeer ingestelde herinrichting van de route Vondellaan – Albatrosstraat). Dit volgens het concept van de stadsboulevards, maar dan op een binnenstedelijke schaal.

Bewonersgroep Dichterswijk Zuid (brief van 8 februari 2021)

- Brief gericht op de Vondellaan tussen Balijeplein en Bleekstraat;
- Positief over het opknappen van het Ledig Erf (nu een chaotisch gebied);

- Zorgen over de bereikbaarheid van de Dichterswijk Oost (vanuit A28/A27 bij varianten 4-6), zorgen over de bereikbaarheid van de noodvoorzieningen (Diakonessenhuis, Eerste Hulp, Huisartsenpost) en doseren bij Variant 3 (verwachte hinder door doseren op het Balijeplein);
- Zorgen over de verkeerstoename van verkeer langs de Dichterswijk. De knip Catharijnesingel (i.c.m. begrenzen op 15000/etm op het Lombokplein) levert een toename van verkeer op de route Vondellaan – Bleekstraat. Bereikbaarheid van HC Zuid gaat in de toekomst voor een deel via de Vondellaan (i.p.v. Daalsetunnel).
- Zorgen over het teniet doen van de verbeteringen op de route 't Goylaan en Vondellaan. De afname van verkeer van de afgelopen jaren wordt nu teniet gedaan bij variant 4-6.
- Waterbed-effect zorgt voor problemen elders in de stad en is niet nodig bij keuze voor Variant 1 Plus.
- Zorgen over de oversteekbaarheid van de Vondellaan (i.v.m. de drie scholen);
- Zorgen over toename van geluidsoverlast en luchtkwaliteit op de Vondellaan bij varianten 4-6;
- Suggestie voor oplossingen worden aangereikt
- Duidelijke voorkeur voor Variant 1 Plus

Bewonersgroep Toekomst Balijelaan (brief van 8 februari 2021)

- Dringend verzoek om Balijeplein en Balijelaan een plek te geven in het Mobiliteitsplan 2040;
- Aandacht voor de transitie voor het gebied (tussen MWKZ en Binnenstad) in zit. Deze transitie vraagt aandacht om ervoor te zorgen dat de transitie een stap vooruit betekent. Dus graag een omgevingsvisie voor ons gebied;
- Bewoners en ondernemers voelen zich nu achtergesteld (t.o.v. Binnenstad en MWKZ);
- De noodzaak tot interventie op het Ledig Erf nemen als uitgangspunt aan.
- Wij sluiten ons aan bij het advies van Buurtcomité Twijnstraat (zet in op gedragsverandering i.p.v. met dwang wegduwen van autoverkeer en kies voor Variant 1 Plus);
- Wij adviseren om Ledig Erf in te richten als fietsstraat en deze aan te laten sluiten op brede fietspaden op de Balijelaan en -plein.
- Wij adviseren de parkeervisie te betrekken bij de inrichting van het Ledig Erf. Wij zoeken naar een nieuwe norm voor wijkparkeren om daarmee ruimte te maken voor bredere fietspaden en stimulering fietsverkeer;
- Toekomst Balijelaan adviseert om gemeente om proactief bewoners te zoeken die hun auto willen inruilen voor een fiets of deelauto;
- Prepareer Balijelaan en -plein voor meer wandelaars door inrichting van groene wandelroutes;
- Toepassing van middeneilanden en -geleiders voor het veilig oversteken;
- Voorspoedige voortgang van busverkeer moet onderdeel zijn van de plannen.
- Toegestane snelheid op Ledig Erf, Vondellaan en Balijelaan naar 30 km/uur;

6 Gesprekken met stakeholders

In totaal 19 stakeholders hebben hun reactie kunnen geven op de zes varianten in een gesprek. Hierbij hebben we hen gevraagd om de reactie vanuit hun eigen belang te geven. Ook was er ruimte voor algemene opmerkingen en het meedenken aan nieuwe varianten of aanpassingen aan bestaande. Tevens is aan alle stakeholders gevraagd een uitspraak te doen over de mate van wenselijkheid van de 6 oorspronkelijke varianten. In de gesprekken waar dat relevant was is de Variant 4 A ter sprake gebracht. Van ieder gesprek is een kort verslag gemaakt die aan de stakeholders is voorgelegd ter reactie.

Stakeholder	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4	variant 5	variant 6
Brandweer	neutraal	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	niet wenselijk
Politie	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal	neutraal
Centrum Management Utrecht	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemersvereniging Hoog Catharijne	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemers Oosterkade-Westerkade	zeer niet wenselijk	neutraal	neutraal	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ondernemer Ledig Erf	wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
ondernemer Koningsweg	wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
Agatha Snellenschool	zeer wenselijk	zeer wenselijk	zeer wenselijk	neutraal	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk
ROC Vondellaan	neutraal	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Grafisch Lyceum	neutraal	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Auris Rotsoord	wenselijk	wenselijk	wenselijk	neutraal	niet wenselijk	zeer niet wenselijk
CABU (goederenvervoer)	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
U-OV	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Provincie Utrecht	niet wenselijk	zeer niet wenselijk	zeer niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	zeer wenselijk
Rijkswaterstaat	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening	geen mening
Fietzersbond	zeer niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	wenselijk *	wenselijk *	wenselijk *
SOLGU	niet wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk	wenselijk
NS	neutraal	neutraal	neutraal	wenselijk	wenselijk	wenselijk
Gemeente Utrecht: afdeling parkeren	neutraal	neutraal	neutraal	niet wenselijk *	niet wenselijk *	niet wenselijk *

Belangrijkste observaties

Uit de gesprekken met de stakeholders komt een diffuus beeld naar voren. Opvallend is dat de organisaties die vooral het gebied passeren veelal voorkeur hebben voor varianten met sterke ingrepen (4-6). De meeste organisaties die een direct belang hebben op het aspect bereikbaarheid van hun bedrijf/gebied scoren juist meer negatief op de ingrijpende varianten.

Veel stakeholders die voor hun autobereikbaarheid (zowel incidenteel als structureel gebruik) afhankelijk zijn van de routes via de Zuidpoort zijn tegenstander van het onmogelijk maken van bepaalde verbindingen door de Zuidpoort. Als door verbetering van de situatie voor verblijven, fiets en bus de route door het gebied iets moeilijker wordt voor de auto staat men daar niet altijd negatief tegenover. Van elk van de gevoerde gesprekken is een uitgebreid verslag beschikbaar.

Hoewel variant 4A als idee met een groot aantal stakeholders besproken is als alternatief voor 4, is niet gevraagd deze te scoren. Wel blijkt dat de verbeterde bereikbaarheid van met name de Catharijnesingel en het gebied van de zuidpoort zelf op meer steun kan rekenen dan variant 4.

Omdat variant 4A nog niet in beeld was bij het eerste gesprek met de Brandweer is deze later expliciet aan hen voorgelegd. Zij geven aan de variant neutraal tot onwenselijk te beoordelen. De grootste zorg zit op de het noordelijke deel van de Briljantlaan en de exacte uitvoering van de Vondellaan. Hier moet

tijdens de uitwerking nadrukkelijk aandacht aan worden besteed. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de doorstroming van de bussen. Ook voor de bus is een betrouwbare doorstroming van groot belang.

7 Conclusies

Eindbeeld uit de drie verschillende sporen van participatie zijn puntsgewijs:

- Conclusie uit de **enquête** is dat 32% een bescheiden ingreep wil op het Ledig Erf (fietsstraat of singelprofiel). 10% spreekt geen voorkeur uit, een deel daarvan zegt überhaupt geen verandering te willen. 2% weet het niet.
Dit wil zeggen dat 54% van de respondenten wel graag een autoluw Ledig Erf wil. De mening waarop verschilt tussen de verschillende varianten variërend van niets extra's doen (variant 2) tot afsluiten van de Albatrosstraat (variant 6)
In de toelichtingen van respondenten van de **enquête** zie je terug dat het bij de meeste respondenten gaat om de balans tussen aan de ene kant de autobereikbaarheid en aan de andere kant de leefbaarheid. De optimale balans ligt voor iedereen weer anders. Veel mensen delen de noodzaak om het Ledig Erf beter in te richten begrijpen maar er wordt wel verschillend gedacht over de mate waarin er ingrepen moet worden.
- De belangrijkste opbrengst uit de enquête was hoe de verschillende respondenten tegen de voor- en nadelen van elke variant aan keken. Deze waardevolle inzichten zijn gebruikt in de analyse. Daarbij zijn nieuwe inzichten naar voren gekomen zoals (als voorbeeld) de introductie van nieuwe sluiproutes bij de varianten 4-6.
- Binnen en dichtbij het Zuidpoortgebied is er veel zorg over de autobereikbaarheid van het gebied indien er wordt gekozen voor een van de varianten 4-6. Met name de bereikbaarheid van bestemmingen aan de oostkant van de stad (waaronder het Diakonnessenhuis en Huisartsenpost) worden vaak genoemd. Buiten het Zuidpoortgebied is er ook zorg over dezelfde varianten, maar dan vanwege de toename op de wegen die meer verkeer te verwerken krijgen (Rijnlaan, Briljantlaan – W.A. Vultolaan – C. Erzeijstraat, Waalstraat – Diamantweg, Socrates en 't Goylaan). Deze effecten gelden vooral bij de keuze voor Variant 6. Bij de andere varianten zijn die effecten kleiner.
- De hierboven genoemde zorgen en bezwaren kwamen ook naar voren in de gesprekken tijdens de **digitale spreekuren**, tijdens de **bijeenkomst met de Klankbordgroep** en uit de ingediende **zienswijzen en brieven**.
- In de **Klankbordgroep** en bij de interviews met de meeste **stakeholders** in ook variant 4A besproken, deze werd over het algemeen positiever ontvangen dan variant 4. Tevens zijn de verschillen (en doorgaans voordelen) tussen Variant 4 en 4 A in de klankbordgroep besproken.
- Een andere benadering die in de **klankbordgroep** is besproken is om niet te werken met harde fysieke belemmeringen, maar juist in te zetten op verbetering van veiligheid en oversteekbaarheid. Dit betekent concreet dat je kiest voor variant 1 en aanvullend (de Plus) tegelijk de route Balijeplein – Venuslaan anders inricht met maximale aandacht voor inpassing en oversteekbaarheid (extra middeneilanden). Dit idee vond ook in de klankbordgroep steun. Deze variant is vervolgens Variant 1 Plus genoemd en nader onderzocht op ontwerp, verkeerseffecten en ruimtelijke kwaliteit. Als gevolg

van de participatie zijn de nieuwe varianten 1 Plus en 4 Alternatief nader onderzocht en als kansrijke varianten toegevoegd aan de 6 oorspronkelijke varianten in de analyse en afweging naar de definitieve voorkeursvariant.

- Ook bij de **stakeholders** is het resultaat diffuus: veel stakeholders met direct autobelang in de omgeving kiezen voor minder vergaande ingrepen en stakeholder met bredere belangen kiezen meer voor de verdergaande ingrepen. Opvallend is dat de ondernemers binnen de Zuidpoort (Ooster- en Westerkade, Rotsoord) de bereikbaarheid per fiets en voet boven die van de auto verkozen. En daarmee een voorkeur uitspraken voor Variant 4 A.
- In alle participatiesporen is regelmatig gevraagd naar de mogelijkheid om voor een meer gefaseerde aanpak te kiezen. De gedachte is daarbij dat eerst moet worden afgewacht wat het effect van de het weren van doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel is. Dat (als tweede stap of parallel) het Ledig Erf wordt ingericht (met bij voorkeur een selectieve toegang ter hoogte van de Vaartsche Rijnbrug). Stap 3 is vervolgens het herinrichten van de route Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat. Met deze derde stap de suggestie om de route van herinrichting te verlengen van het Balijeplein tot en met de Venuslaan.