

Bijlage 4

Participatierapport studie Zuidpoort 2023

Bijlage bij het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1. Zuidpoortstudie	3
1.2. Doorlopen participatietraject	3
2. Eerste ronde buurtbijeenkomsten (incl. online reacties)	5
2.1. Doelstelling	5
2.2. Inhoud van de buurtbijeenkomsten	5
2.3. Resultaten	5
2.4. Conclusie	8
3. Straatinterviews en online vragenlijsten	9
3.1. Doelstelling	9
3.2. Opzet straatinterviews	9
3.3. Opbrengsten	10
3.4. Conclusie en vervolg	11
4. Stakeholder gesprekken	12
4.1. Doelstelling	12
4.2. Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO)	12
4.3. Centrum Management Utrecht (CMU)	13
4.4. Fietzersbond	14
4.5. Nood- en hulpdiensten (VRU)	17
4.6. SOLGU / COSBO	18
5. Bewonersorganisaties	20
5.1. Aanleiding	20
5.2. Bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan	20
5.3. Bewonerscomité Twijnstraat	21
6. Tweede ronde buurtbijeenkomsten	22
6.1. Aanleiding & doel	22
6.2. Inhoud bijeenkomsten	22
6.3. Resultaten	22
6.4. Conclusie en vervolg	26
7. Conclusie	28
8. Vervolg	31

1. Inleiding

1.1. Zuidpoortstudie

De gemeente Utrecht werkt aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. Vanuit dit kader werken we aan een ruimtelijk toekomstperspectief voor de Zuidpoort en omgeving. De Zuidpoort is het gebied tussen Ledig Erf, de Bleekstraat, de Vondellaan, de Baden Powellweg en de Albatrosstraat. Door middel van een ruimtelijke en verkeerskundige studie is verkend hoe doorgaand autoverkeer in het gebied verminderd kan worden ten behoeve van lopen, fietsen, verblijven en landschappelijke kwaliteiten (groen en water). Het gemeentelijke ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zijn daarbij als uitgangspunt gehanteerd. Als onderdeel van deze studie over de Zuidpoort is een uitgebreid participatietraject doorlopen.

1.2. Doorlopen participatietraject

Voor de studie Zuidpoort is gekozen om te participeren aan de hand van het participatieniveau 'raadplegen'. Dit houdt in dat we betrokkenen hebben gevraagd om hun meningen en ideeën en deze te gebruiken als input voor de plannen. Reacties zijn bij dit niveau niet bindend.

Het participatietraject is opgebouwd uit verschillende onderdelen;

1. Eerste ronde buurtbijeenkomsten (november/december 2022)
Op locatie in de wijk hebben we onze eerste ideeën over de Zuidpoort gepresenteerd. We hebben bewoners en andere betrokkenen uit de Zuidpoort en omgeving gevraagd mee te denken over het toekomstbeeld van de Zuidpoort. Dit konden ze doen door te reageren op de eerste ideeën en hun wensen, waarden en aandachtspunten hierbij te delen.
2. Straatinterviews en digitale vragenlijsten (januari 2023)
We hebben gebruikers van het Zuidpoortgebied op straat en digitaal gevraagd welke belangrijke kwaliteiten en waarden ze in de Zuidpoort graag zouden willen behouden en versterken en welke wensen ze hebben voor de toekomstige ontwikkeling van het Zuidpoortgebied. Gebruikers kunnen ook reizigers zijn van buiten de Zuidpoort, maar ook bijvoorbeeld ondernemers.
3. Stakeholder gesprekken (februari t/m mei 2023)
We zijn in gesprek gegaan met verschillende professionele stakeholders (Fietzersbond, Veiligheidsregio Utrecht, Centrum Management Utrecht, Cosbo, Solgu en de Voetgangersvereniging Utrecht Oost). Hierbij hebben we onze ideeën over de Zuidpoort gepresenteerd en hebben we de stakeholders gevraagd hierop te reageren vanuit hun expertise en belangen.
4. Gesprekken met bewonersgroepen Balijelaan (september 2022) en Twijnstraat (februari 2023)
Het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan en het Bewonerscomité Twijnstraat hebben verzocht om overleg met de gemeente over de uitwerking van de plannen voor de studie Zuidpoort. Met beide organisaties hebben we overleg gevoerd. Samen met het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan hebben we op 11 september 2022 ook een 'Leefbaarheidsatelier Balijeplein en Balijelaan' georganiseerd, waarin we de kansen en mogelijkheden hebben verkend voor een andere inrichting van Balijelaan en Balijeplein met meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en een groene inrichting van de openbare ruimte.
5. Tweede ronde buurtbijeenkomsten (April 2023)

Op locatie hebben we ons verder uitgewerkte toekomstbeeld gepresenteerd en een terugkoppeling gegeven van de eerdere participatierondes. We hebben bewoners en andere betrokkenen gevraagd te reageren, door hun positieve punten en aandachtspunten met ons te delen.

In elk van de participatiestappen hebben we gesproken met een andere doelgroep en met een ander doel (Tabel 1.1). In dit rapport wordt per deeltraject een samenvatting van de opbouw en resultaten gegeven, met afsluitend een algemene terugkoppeling en vervolg.

Tabel 1.1. *Doel, doelgroep en datum per participatiestap*

Onderdeel participatie	Datum	Doel	Doelgroep
Leefbaarheidsatelier bewoners Balijelaan	September 2022	Verkennen mogelijkheden Balijeplein, Balijeplein en Rijnlaan Noord .	Bewoners
Eerste ronde buurtbijeenkomsten	November en december 2022	Ophalen wensen, waarden en aandachtspunten.	Bewoners en betrokkenen
Straatinterviews + online reacties	Januari 2023	Ophalen wensen en waarden.	Gebruikers en ondernemers
Overleg bewonerscomité Twijnstraat	11 februari 2023	Communiceren stand van zaken project en ophalen reacties.	Bewoners
Overleg Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO)	22 februari 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten voetgangers.	Stakeholder
Overleg CMU	28 maart 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten Hoog Catharijne.	Stakeholder
Overleg Fietzersbond	30 maart 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten fietsers.	Stakeholder
Overleg Veiligheid Regio Utrecht (VRU)	4 april 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten nood- en hulpdiensten	Stakeholder
Tweede ronde buurtbijeenkomsten	April 2023	Terugkoppelen toekomstbeeld en eerdere participatie. Ophalen reacties.	Bewoners en betrokkenen
Overleg Solgu en Cosbo	23 mei 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten mensen met een beperking en ouderen.	Stakeholder

2. Eerste ronde buurtbijeenkomsten (incl. online reacties)

2.1. Doelstelling

Het eerste onderdeel van het participatietraject Zuidpoort omvat een set van drie buurtbijeenkomsten. Tijdens deze buurtbijeenkomsten konden bewoners van de Zuidpoort en omgeving en andere genodigden reageren op het voorgestelde toekomstbeeld. Het voornaamste doel van deze bijeenkomsten was het ophalen van wensen, waarden en aandachtspunten voor het gebied Zuidpoort met als belangrijkste vraag: wat vindt u belangrijk in de (toekomstige) Zuidpoort? Deze samenvatting geeft een terugkoppeling van de binnengekomen reacties en de sfeer tijdens de eerste ronde buurtbijeenkomsten. De buurtbijeenkomsten zijn eind 2022 gehouden op 28 november en 8 december (beiden op de locatie Kaffeetaria) en op 1 december (Stadskantoor).

2.2. Inhoud van de buurtbijeenkomsten

Tijdens de bijeenkomsten gaven bezoekers hun wensen, waarden en aandachtsgedieden voor het gebied door. In de ruimte stonden meerdere tafels, waarbij bij elke tafel gefocust werd op een ander schaalniveau; de hele stad, de Zuidpoort en de buurten binnen de Zuidpoort. Bezoekers konden aangeven wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de Zuidpoort. Ze konden hun reacties en vragen kwijt door het invullen van reactieformulieren, het invullen en plakken van post-its en door in gesprek te gaan met de aanwezigen ambtenaren. Voor de mensen die niet naar de bijeenkomst konden komen was er de mogelijkheid om online een reactie achter te laten. In totaal hebben 179 mensen de bijeenkomsten bezocht, waarvan 107 een papieren reactieformulier hebben achtergelaten. Daarnaast hebben nog 131 mensen online gereageerd. Dit verslag gaat ook in op de uitkomsten uit de online reacties.

Wij vonden de sfeer op de buurtbijeenkomsten ontspannen. Zowel op de avonden zelf als in de reactieformulieren kregen we terug dat de inloopavonden werden gewaardeerd. Er zijn veel gesprekken gevoerd, vragen beantwoord en ideeën meegegeven. Een aantal bezoekers heeft ook kritische geluiden en zorgen geuit. Dit ging bijvoorbeeld over specifieke onderdelen van de plannen en over het nut van de participatie. Over het algemeen was er begrip voor de doelen van de gemeente en de keuzes die gemaakt moeten worden.



Afbeelding 2.1, 2.2, en 2.3. Impressies van de buurtbijeenkomsten

2.3. Resultaten

Na afloop van de buurtbijeenkomsten hebben we alle papieren en digitale reactieformulieren en geplakte post-its naast elkaar gelegd en geanalyseerd. Een samenvatting van de reacties geven we hieronder: eerst als algemeen wensbeeld en later geclusterd op de meest voorkomende thema's. Het is een samenvatting en is daarmee niet een volledige verslaglegging van alle reacties uit de gesprekken en ingevulde reactieformulieren. We spreken in de resultaten van respondenten. Hiermee bedoelen wij de indieners van de digitale reactieformulieren, papieren reactieformulieren en post-its.

Algemeen wensbeeld

Zuidpoort

Een groot aantal van de respondenten ziet het Ledig Erf in de toekomst graag als een gezellig, groen en veilig plein met minder doorgaand autoverkeer. Ook wensen zij meer ruimte voor de voetganger, fiets, groen en verblijfskwaliteit in de gehele Zuidpoort. Respondenten hebben de wens om barrières in het gebied en tussen omliggende buurten en groengebieden te verminderen. In veel reacties lezen we terug dat respondenten graag gegarandeerde bereikbaarheid zien voor bestemmingsverkeer en van cruciale voorzieningen, met name voor ouderen en mindervaliden. Daarbij moet de gemeente ook het openbaar vervoer (ov) niet vergeten als goed alternatief. Het station Vaartsche Rijn moet meer een plek voor ontvangst zijn in plaats van een fietsracebaan. En respondenten zien kansen om de Bleekstraat aantrekkelijker en leefbaar te maken. Hierbij ziet men de hoeveelheid verkeer en de doorstroming op deze straat wel als aandachtspunt.

Omgeving Zuidpoort

Een groot aantal respondenten ziet in het gebied rondom de Zuidpoort kansen voor een gezonde en aantrekkelijkere leefomgeving. Bij het Balijeplein (het gebied tussen de kruising Balijelaan/Croeselaan en de Balijeburg) zien respondenten mogelijkheden voor minder verkeer en meer ruimte voor voetgangers, fietsers, ov en groen. Voor de Rivierenbuurt, Tolsteeg en de Watervogelbuurt zien veel respondenten graag leefbare, veilige en groenere straten met minder verkeer dat langzamer rijdt. Respondenten zien voor Hoogh Bouldt en de binnenstad de voordelen van een rustiger Ledig Erf wat beter en aantrekkelijker is ingericht voor voetganger en fietsers. Hierbij ziet men bereikbaarheid en voorkomen van overlast, zoals sluipverkeer, wel als belangrijke aandachtspunten.

Auto en openbaar vervoer

- Een groot deel van de respondenten is voor de plannen om doorgaand verkeer uit de Zuidpoort te weren. Veelgenoemde redenen daarvoor zijn meer ruimte voor fiets en voetganger, meer groen en een rustiger en veiliger verkeersbeeld dat goed doorstroomt. Een deel van de respondenten vindt het daarbij wel belangrijk dat zij, als bestemmingsverkeer, nog goed met de auto hun huis of bestemming in of rondom de Zuidpoort kunnen bereiken, zonder al te veel extra reistijd of afstand. In dit kader vragen respondenten bijvoorbeeld veel aandacht voor de Bleekstraat als enige toegang naar een aantal buurten zoals Hoogh Bouldt, Catharijnesingel en omgeving Westerkade.
- Op de knip Ledig Erf is door meerdere respondenten positief gereageerd. Redenen hiervoor zijn de mogelijkheden voor langzaam verkeer en meer plekken om over te steken en meer ruimte voor groen en verblijven. Een aantal respondenten heeft daarbij als aandachtspunt meegegeven dat zij voorzien dat het sluipverkeer in de binnenstad (onder andere via de Twijnstraat) en in de Gansstraat toeneemt en de straten zoals de Albatrosstraat en de Bleekstraat drukker worden.
- De gemeente onderzoekt extra maatregelen om dit doorgaande verkeer en verdere verspreiding hiervan te beperken. Respondenten vroegen daarbij aandacht voor:
 - Het afslaggebod bij de Vondellaan/Bleekstraat. Een groot deel van de respondenten ziet kansen om met deze maatregel meer oversteekmogelijkheden op de Vondellaan te maken, meer groen toe te voegen en de stationsomgeving een aantrekkelijkere plek te maken. Een aantal respondenten vraagt daarbij wel aandacht voor een mogelijke toename van sluipverkeer en drukte in de Croesestraat en Rivierenwijk die hierdoor kan ontstaan.
 - Het mogelijk afsluiten van de Jutfaseweg voor autoverkeer. Een aantal respondenten vindt het goed om sluipverkeer tegen te gaan en om een betere kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied te realiseren. Andere respondenten zijn geen voorstander van het afkoppelen van de Jutfaseweg van de Vondellaan voor autoverkeer vanwege het wegvallen van een uitrijmogelijkheid.
- Er zijn veel suggesties voor de inrichting van de weg meegegeven. Een aantal respondenten heeft voorgesteld om belangrijke wegen in de Zuidpoort, zoals de Vondellaan, in te richten als fietsstraat, éénrichtingsverkeer in te stellen, verkeerslichten weg te halen of drempels aan te leggen.
- Meerdere respondenten wijzen ook naar het huidige verkeersgedrag van automobilisten. Op verschillende plekken in de Zuidpoort en omgeving worden verkeersregels genegeerd. Zo

wordt er op de Catharijnesingel en Albatrosstraat 's avonds en 's nachts vaak hard gereden. En op de Vondellaan slaan automobilisten vaak illegaal linksaf.

- Meerdere respondenten willen graag hun auto dicht bij hun huis parkeren. Een paar respondenten hebben zorgen over de hoge parkeerdruk. Op dit moment parkeren bezoekers van de binnenstad hun auto veel in omliggende buurten, zoals Rivierenwijk en Hoogh Boulandt. Betaald parkeren invoeren en parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad in combinatie met deelvervoer en openbaar vervoer zijn genoemde oplossingen.
- Het busverkeer vanuit omgeving Zuidpoort naar/door de binnenstad kan beter, volgens meerdere respondenten. Dat kan bijvoorbeeld door buslijn 2 en de trams uit te breiden door ze ook 's avonds en in het weekend te laten rijden. Deze noodzaak wordt hoger wanneer autoverkeer meer wordt ontmoedigd.
- Andere respondenten zien ook kansen om van het stationsgebied Vaartsche Rijn een aantrekkelijkere ontvangstruimte te maken. Dat kan met meer groen, meer voorzieningen en minder overlast door fietsen, zowel rijdend als geparkeerd.

Fiets en voetganger

- In veel reacties is het belang van de prioriteit voor fietsers en voetgangers terug te lezen.
- Een groot deel van de respondenten schrijft dat zij graag meer ruimte voor fietsers en voetgangers in de Zuidpoort zien. Ze vinden de fietspaden nu erg druk. Ook de verkeersveiligheid en oversteekmogelijkheden kunnen beter. Vooral de slechte oversteek op Ledig Erf komt vaak terug als aandachtspunt. Ook de Vondellaan en de Albatrosstraat zijn plekken waar de oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers beter moeten.
- Er zijn ook vragen over de drukte. Door de Zuidpoort lopen op dit moment al belangrijke, drukke routes in het fietsnetwerk. Respondenten wijzen erop dat deze in de toekomst alleen maar drukker worden, ook met de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone. Zij vragen zich af hoe de gemeente deze toename aan fietsverkeer gaat opvangen. Tegelijkertijd zien respondenten ook het aantal voetgangers toenemen en daarmee ook de conflicten tussen voetgangers en fietsers. Ze vragen om duidelijkheid, ruimte en veiligheid bij de inrichting van de openbare ruimte.
- Ook voor fietsinfrastructuur zijn verschillende suggesties gedaan. Brede, gescheiden fietspaden of juist fietsstraten zijn als wenselijke inrichting vaker voorgesteld. Door anderen werd aandacht gevraagd voor de veiligheid van gebruikers op fietsstraten, met name bij toenemende drukte en spitsmomenten.
- Ook zijn meer fietsparkeerplaatsen gewenst, onder andere bij station Vaartsche Rijn en Ledig Erf. Op dit moment worden er, bijvoorbeeld rondom station Vaartsche Rijn en in de woonstraten, veel fietsen op de stoep geparkeerd. De geblokkeerde stoepen veroorzaken onveilige verkeerssituaties, omdat voetgangers hierdoor over het drukke fietspad moeten lopen.
- Respondenten zien kansen voor rustige, brede looproutes die goed met elkaar verbonden zijn. Er zijn meerdere suggesties gedaan voor groene looproutes langs de Singel tot en met het Moreelsepark en van Ledig Erf tot aan Rotsoord.
- Een aantal respondenten ervaart een 'shared space'-inrichting van de weg als onveilig en onduidelijk. Genoemde voorbeelden zijn de recent ingerichte Tolsteegbarrière voor het Louis Hartloopercomplex en het Damplein. Het is voor deze mensen dus belangrijk om fietsers en voetgangers op het nieuwe Ledig Erf goed te reguleren.
- Tot slot zijn er zorgen over de toegankelijkheid van bewoners en gebruikers van het gebied. Niet elke inwoner is in staat om zich lopend of fietsend naar zijn/haar bestemming te verplaatsen. Zij zijn dus afhankelijk van goede bereikbaarheid met de auto of het ov. Een duidelijke visie op de bereikbaarheid voor fysiek beperkten en ouderen is dus gewenst.

Groen & Milieu

- Een zeer groot aandeel van de respondenten vindt het belangrijk dat er meer groen komt. Redenen hiervoor zijn een mooiere omgeving, een betere biodiversiteit en het tegengaan van milieueffecten, zoals hittestress en wateroverlast. Respondenten noemen de wens van groen voor de hele Zuidpoort en omgeving.
- Respondenten wijzen ook vaak op de onderlinge verbinding van groen met bestaand water, zoals de Catharijnesingel, maar ook de Kromme Rijn. Ze willen aantrekkelijke (groene) routes naar de groenere gebieden (zoals parken) buiten het centrum.

- Een aantal respondenten vraagt bij de plannen van de gemeente aandacht voor mogelijke negatieve effecten voor het milieu. Bijvoorbeeld dat mensen moeten omrijden en daarom meer kilometers maken, wat leidt tot meer uitstoot en geluidsoverlast.

Verblijven

- Er zijn veel suggesties om het verblijven in de Zuidpoort en omgeving te verbeteren (naast groen en looproutes). Onder andere rondom het Ledig Erf, Balijeplein en rondom station Vaartsche Rijn zien mensen kansen voor meer commerciële voorzieningen door een mix van horeca en winkels. Daarnaast zijn ook niet-commerciële voorzieningen gewenst, zoals parken, bankjes, sportgelegenheden, een tai chi-veldje en andere ontmoetingsplekken. Respondenten zien het weren van verkeer bij Ledig Erf als goede kans voor het vergroten van deze gewenste verblijfskwaliteit.
- Meerdere respondenten wijzen de gemeente ook op de historie van de Zuidpoort en de kansen om dit terug te brengen in de nieuwe ontwerpen van het gebied, bijvoorbeeld een groene Vondellaan net zoals rond 1900, de historische poortfunctie rond Ledig Erf en het zichtbaarder maken van cultureel erfgoed.
- Rondom het onderwerp van verblijven zijn ook aandachtspunten benoemd. Voorbeelden zijn de drukte rondom het Ledig Erf bij grotere evenementen en de overlast van hangjongeren en bezoekers bij onder andere de horeca en de steiger langs de Oosterkade.

2.4. Conclusie

Al met al zijn er uit de bijeenkomsten en ingediende reactieformulieren veel en diverse wensen en aandachtspunten naar voren gekomen.

We kunnen concluderen dat het volgens de meeste respondenten goed is dat de gemeente werkt aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare Zuidpoort en omgeving. Hierbij is het toevoegen en verbinden van groen en water een veelgenoemde wens. Dit geldt ook voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Het toevoegen van extra commerciële en niet-commerciële voorzieningen kan volgens respondenten hieraan bijdragen. Leefbaarheid voor bewoners is belangrijk. Respondenten zien liever geen grootschalige evenementen op het Ledig Erf. Voor de uitstraling van het Zuidpoortgebied zou het historische karakter van het gebied een van de uitgangspunten kunnen zijn bij het ontwerpen van wegen en pleinen.

Op het gebied van mobiliteit is het volgens de meeste respondenten goed dat de gemeente werkt aan een rustiger en veiliger verkeersbeeld, waarbij meer ruimte is voor lopen, fietsen en ov en minder voor doorgaand autoverkeer. Goede mogelijkheden om over te steken zijn hierbij cruciaal. Het is belangrijk dat het gebied voor bewoners en gebruikers bereikbaar blijft en dat het gebied voor iedereen toegankelijk blijft. Denk hierbij ook aan specifieke doelgroepen zoals ouderen, mindervaliden en kinderen. Een toename van verkeer in de Zuidpoort (Bleekstraat/Albatrosstraat) en in de omgeving (Rivierenwijk/'t Goylaan) als gevolg van de maatregelen is niet wenselijk en moeten we zoveel mogelijk voorkomen. Dezelfde aandacht moet ook uitgaan naar mogelijk sluipverkeer (Binnenstad/Gansstraat/Rivierenwijk) en mogelijk bijkomende milieueffecten. Voorkom dat een verbetering op de ene route of plek zorgt voor alleen maar verslechtering op een andere route of plek.

De input uit de reacties van de eerste ronde buurtbijeenkomsten zijn meegenomen in de uitwerking van het gewenste toekomstperspectief van het Zuidpoort gebied en de bijhorende verkeersstudie. Verder nemen we de resultaten van deze participatie mee in de vervolgfase van planvorming voor de verschillende wegen en pleinen

3. Straatinterviews en online vragenlijsten

3.1. Doelstelling

Als tweede onderdeel van het participatietraject voor de studie Zuidpoort heeft de gemeente Utrecht eind januari op straat en online vragenlijsten afgenomen. Deze vragenlijsten zijn een aanvulling op de eerder georganiseerde buurtbijeenkomsten. Het doel van de vragenlijsten op straat en online was om naast de mening van bewoners, ook de mening van gebruikers van het gebied mee te kunnen nemen in de plannen. De belangrijkste vraag hiervoor was: *“Wat vindt u de belangrijkste kwaliteiten voor het toekomstige Zuidpoort gebied.”* De vragenlijst diende als opiniepeiling onder een specifieke doelgroep (gebruikers van de Zuidpoort) en dus niet als instrument om mee te stemmen.

In deze terugkoppeling beschrijven we de opzet van de straatgesprekken en (online) vragenlijst en geven we een samenvatting van de opbrengsten.

3.2. Opzet straatinterviews

De straatinterviews in de Zuidpoort vonden plaats op meerdere momenten en tijdstippen. Maandagmiddag 23 januari in de Albatrosstraat en op het Ledig Erf, dinsdagmiddag 24 januari op de Vondellaan en bij station Vaartsche Rijn en dinsdagochtend 31 januari op het Balijeplein, in de Bleekstraat en nogmaals op het Ledig Erf. Tijdens deze momenten zijn enkele ambtenaren die betrokken zijn bij het project met voorbijgangers in gesprek gegaan over hun wensen voor het Zuidpoort gebied en was er ruimte voor het stellen van vragen.

We kijken tevreden terug op de gesprekken op straat. Ondanks het koude weer waren veel voorbijgangers bereid om met ons in gesprek te gaan en de vragenlijst in te vullen. We hebben goede gesprekken gevoerd, vragen beantwoord en mensen leken enthousiast over deze vorm van participeren.

De vragenlijst die we tijdens de straatinterviews gebruikten, stond in dezelfde periode online op de DenkMee pagina van het project. Door locatiegerichte online advertenties kregen gebruikers van het gebied een link naar de vragenlijst te zien op social media. Op deze manier wilden we het bereik van de vragenlijst vergroten en ook gebruikers die we niet op straat gesproken hebben een kans geven om te reageren.

In totaal hebben 726 mensen gereageerd op de vragenlijst, hiervan hebben 562 mensen de hele vragenlijst doorlopen. Ongeveer 15% van de respondenten hebben we op straat aangesproken, de anderen hebben de vragenlijst gevonden via DenkMee of social media.



Afbeelding 3.1, 3.2, en 3.3. Impressies van de straatinterviews

3.3. Opbrengsten

Na het afnemen van de vragenlijsten hebben we alle reacties gelezen en geanalyseerd. In deze paragraaf staat een samenvatting van de reacties. Let wel; deze opbrengsten geven dus de antwoorden weer van de respondenten van de vragenlijst, niet van heel Utrecht. Omdat het een samenvatting is, kan het zijn dat niet elke individuele opmerkingen is meegenomen.

Algemeen

- Ruim 1/3 van de respondenten is bewoner of ondernemer in het Zuidpoort gebied. De rest van de respondenten beschouwen we als gebruiker.
- Van de gebruikers komt het grootste deel met de fiets in de Zuidpoort, gevolgd door lopen en openbaar vervoer. Bewoners en ondernemers lopen het vaakst door het gebied, gevolgd door fietsen en autorijden.
- De meeste gebruikers komen in het Zuidpoort gebied omdat ze er doorheen reizen of voor vrije tijd (sport/winkelen/bezoek/horeca).
- Gebruikers van de Zuidpoort zijn hier in de meeste gevallen dagelijks of wekelijks te vinden.
- Tijdens de straatgesprekken hebben we gebruikers gevraagd om hun herkomst en bestemming door te geven. Veruit de meeste verplaatsingen van deze groep vond plaats binnen Utrecht zelf. Een deel van de verplaatsingen was regionaal en een klein aantal verplaatsingen was landelijk.

Waarden

De eerste vraag van de enquête was; “Vink in de onderstaande lijst de 3 kwaliteiten aan die je het meest belangrijk vindt voor de Zuidpoort”. De respondenten konden hierbij kiezen uit 8 verschillende kwaliteiten welke voor de gemeente allemaal belangrijk zijn (tabel 3.1.).

Tabel 3.1. Kwaliteiten waaruit respondenten konden kiezen

- Ruimte voor groen en natuur
- Ruimte voor Recreatie
- Ruimte voor voetgangers
- Ruimte voor fietsers
- Goede bereikbaarheid auto
- Goede bereikbaarheid OV
- Ruimte voor auto parkeren
- Ruimte voor fietsparkeren

- Bij zowel gebruikers als bewoners/ondernemers zijn drie kwaliteiten het vaakst gekozen: *ruimte voor de fiets*, *ruimte voor de voetganger* en *ruimte voor groen en natuur*. Voor gebruikers is *ruimte voor de fiets* het vaakst terug te zien en voor bewoners en ondernemers is dat *ruimte voor de voetganger*. Deze komen beide overeen met het meest gebruikte vervoermiddel van die groep.

• *Ruimte voor auto parkeren* is bij beide groepen het minst vaak gekozen als belangrijke kwaliteit.

Respondenten konden als aanvulling op de genoemde kwaliteiten zelf ook kwaliteiten doorgeven welke zij belangrijk vinden voor een toekomstige Zuidpoort. Deze reacties zijn terug te vinden in de onderstaande tabellen 3.2. en 3.3. We hebben bij deze opbrengsten geen onderscheid gemaakt tussen gebruikers en bewoners/ondernemers.

Tabel 3.2. *Aanvullende kwaliteiten/sfeerwensen/suggesties wat betreft de inrichting en uitstraling*

Inrichting en uitstraling		
Kwaliteiten	Sfeer	Suggesties
• Sociale veiligheid • Leefbaarheid • Behoud & zichtbaarheid historie • Schoon & goed onderhouden • Zichtbaarheid van het water • Woonkwaliteit • Goede luchtkwaliteit	• Aantrekkelijk • Authentiek • Gezellig • Bruisend • Rustig	• Pleininrichting op het Ledig Erf • Meer kleine/lokale winkels • Een markt • Beter benutten van het water • Een park • Meer speelruimte voor kinderen • Hondenuitlaatplekken • Meer zitgelegenheden

Tabel 3.3. *Aanvullende kwaliteiten/suggesties wat betreft mobiliteit*

Mobiliteit	
Kwaliteiten	Wensen
• Verkeersveiligheid • Oversteekbaarheid • Overzichtelijkheid • Duidelijkheid • Toegankelijkheid (specifiek voor ouderen en mindervaliden) • Rustig straatbeeld • Bereikbaarheid • Verbondenheid Zuidpoort met Rotsoord en de binnenstad	• Een goede doorstroom van al het verkeer • Gescheiden wegen en fietspaden • Minder auto- en vrachtverkeer • Frequentier openbaar vervoer • Goede autoverbindingen naar andere delen van de stad • Geen sluipverkeer • Toegang tot deelmobiliteit

3.4. Conclusie en vervolg

De opbrengsten van de vragenlijsten geven een goed beeld van de behoeftes van bewoners en gebruikers van het gebied. De reacties lijken voor een groot deel aan te sluiten bij de ambities van de gemeente voor dit gebied; ruimte voor de fiets, de voetganger en voor groen en natuur zijn kwaliteiten die bij de reacties het meeste naar voren zijn gekomen. Op het gebied van inrichting, uitstraling en mobiliteit zijn aanvullend op de 8 kwaliteiten uit de vragenlijst veel diverse andere gewenste kwaliteiten, sfeerideeën en suggesties meegegeven.

De input uit de vragenlijsten is meegenomen in de uitwerking van het gewenste toekomstperspectief van het Zuidpoort gebied. Verder nemen we de resultaten van deze participatie mee in de vervolgfase van planvorming voor de verschillende wegen en pleinen.

4. Stakeholder gesprekken

4.1. Doelstelling

In de studie Zuidpoort maken we een integraal toekomstperspectief voor een vrij groot gebied en stellen we maatregelen voor om dit toekomstbeeld te realiseren. De inrichting van dit gebied is belangrijk voor bewoners, ondernemers, bezoekers en reizigers van en door het gebied. Verschillende belangen spelen hier een rol. Daarom hebben we voor een aantal belangen gesprekken gevoerd met stakeholders. Deze input van kennis, ervaring en standpunten hebben we meegenomen in de studie en de afwegingen die daarin zijn gemaakt en vertaald in het toekomstperspectief. Ook nemen we de kennis mee naar de verschillende uitwerkingen in de planfase.

Hieronder volgen de samenvattingen van de stakeholdergesprekken op volgorde van overlegdatum.

4.2. Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO)

Hoofdpijnen verslag overleg tussen gemeente en Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO) op 22 februari 2023 en naderhand toegezonden reactie VVUO (april 2023)

Aanwezigen overleg 22 februari 2023:

Gemeente: *Jaap Martijn (projectmanager) en Marijn Kik (beleidsadviseur fiets en voetganger)*

VVUO: *Ger Offringa, Liesbeth Heikens en Arnoud Wolff*

Aanleiding overleg

De voetganger krijgt in de Zuidpoort veelal de prioriteit. Om deze belangen goed te vertegenwoordigen is vanuit het project contact gezocht met de VVUO om hen als stakeholder mee te laten denken. De VVUO is op deze uitnodiging ingegaan. Aan de hand van een presentatie heeft Jaap de VVUO meegenomen in wat de lopende studie Zuidpoort beoogt en waar we nu staan in het proces.

Hoofdpijnen uit het overleg ten aanzien van Zuidpoort

- De VVUO vindt het belangrijk dat de ruimte voor voetgangers, routes en de oversteekbaarheid op veel plekken vergroot moet worden (veilig, voldoende breed en aantrekkelijk).
- Er moet bij nieuwe plannen veel meer gedacht worden vanuit voetgangersnetwerken en hierin dient onderscheid gemaakt te worden tussen:
 - mobiliteit van voetgangers tussen wijken
 - mobiliteit van voetgangers tussen stedelijk gebied en buitengebied.
 - functionele routes (bijvoorbeeld naar voorzieningen, zoals naar winkels en station), recreatieve routes (wandelen, aantrekkelijke ommetjes), maar ook aantrekkelijke sportieve routes.
- De VVUO is geen voorstander van een shared space, of shared space achtige opzet, op het Ledig Erf. De VVUO ziet de meeste conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers. De stromen van zowel fietsers als voetgangers op het Ledig Erf zijn te groot en te conflicterend (in richting) om een shared space op deze plek goed, duidelijk en veilig te maken. Met angst dat de voetganger het onderspit gaat delven. De VVUO is voorstander van het doorzetten van herkenbaarheid op het Ledig Erf, net als bij de Weerdsingel.

- Oversteekbaarheid van (hoofd)fietsroutes voor voetgangers is belangrijk, ook met het oog op de toename van het aantal fietsers en de snelheid van fietsers.
- Heb oog voor ouderen, mensen met een beperking en kinderen. Denk daarbij ook aan obstakel vrije routes.

Overige punten uit de reactie VVUO met hun visie op de Zuidpoort (april 2023)

- o Positief is de VVUO over de plannen voor Zuidpoort/Ledig Erf:
 - o Het reduceren van de snelheid van autoverkeer naar 30 km/u;
 - o Het verminderen van doorgaand verkeer;
 - o Het fraaier inrichten en beter gebruik maken van de beschikbare ruimte;
 - o Het toevoegen van groen en verblijfsruimte;
 - o Het in lijn brengen met de herinrichting Twijnstraat, Ooster- en Westerkade.
- o De VVUO ziet een inrichting van het Ledig Erf met een fietsstraat als positief, omdat dit zorgt voor meer ruimte om de bestaande stoepen te verbreden. Vaste stoepen zorgen voor meer organisatie en herkenbaarheid in het straatbeeld en komt zo de veiligheid voor voetgangers ten goede.
- o Beperkt autoverkeer zorgt ervoor dat fietsers alerter zijn en vermindert de snelheid van met name e-bikes en padelecs en beschermen daardoor juist de voetgangers in dit gebied.
- o De VVUO adviseert verder om:
 - o Het singelprofiel door te trekken van Tolsteegsingel over het Ledig Erf naar de Catharijnesingel;
 - o Het Ledig Erf gebied te verfraaien, maar wel met meer duidelijkheid van een straat en overige ruimte;
 - o Het verkeer te reduceren door de toegangswegen naar het gebied te versimpelen; te zorgen voor betere doorstroming van verkeer buiten het gebied om.

4.3. Centrum Management Utrecht (CMU)

Hoofdpijnen verslag overleg tussen CMU en gemeente over stand van zaken Studie Zuidpoort.

Aanwezigen overleg 28 maart 2023:

Gemeente: Gerard Verrijn Stuart en Robert Hoenselaar

CMU: Jeroen Roose-van Leijden, Jan Hagenouw en Rinus Griep

Aanleiding overleg

CMU heeft per brief d.d. 31-10-20 22 aangegeven zich zorgen te maken over een verminderde bereikbaarheid van het centrum van Utrecht voor bestemmingsverkeer als gevolg van de knip Catharijnesingel, de voorgenomen herinrichting van het Westplein + Lombokplein en de in de studie Zuidpoort voorgestelde herinrichtingsmaatregelen. In haar brief pleit ze o.a. voor een goede bereikbaarheid van de parkeergarages P1, P2 en P6 en de Springwegparkeergarage in het centrum, ook bij een autoluwe inrichting van het Ledig Erf. Ook ziet ze graag dat de bewegwijzering van deze verbinding goed wordt aangegeven vanaf de ring.

Als reactie op deze brief heeft in december 2022 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met CMU en op 28 maart 2023 een ambtelijk overleg.

Reactie CMU op de concept-presentatie in ambtelijk overleg 28 maart 2023:

- Instemming met de in de toekomstvisie beschreven ambitie voor het gebied Zuidpoort.

- Het Adriaan van Ostadeplein is een aardig vergelijkend toekomstperspectief voor het Balijeplein, alleen zullen er op het Balijeplein ook in de toekomst vanwege de verbindende functie in het lokale wegennet wel meer auto's blijven rijden dan op het Adriaan van Ostadeplein.
- CMU kan zich wel vinden in de in de Zuidpoort voorgestelde verkeersmaatregelen, als goed aandacht wordt besteed aan:
 - Hou de binnenstad goed bereikbaar voor autoverkeer (bezoekers en logistiek);
 - Een voldoende mate van doorstroming op de toegangsroutes naar het zuidwestelijk deel van de binnenstad via de Briljantlaan en de Balijelaan/Vondellaan;
 - De verkeersknips Catharijnesingel en Ledig Erf ook zorgen voor minder doorgaand verkeer door de Zuidpoort, waardoor er meer ruimte in het verkeerssysteem komt voor bestemmingsverkeer richting o.a. de binnenstad;
 - Waarbij dit verkeer voldoende kan doorstromen bij een inrichting van de routes volgens 30 km/uur (i.p.v. 50 km/uur met meer optrekken, afremmen en stilstaan);
 - De bebording en navigatiesystemen de bezoekers van de binnenstad vanaf de snelwegring effectief via de juiste routes naar de binnenstad begeleiden;
 - Verken of de navigatiesystemen ook rekening kunnen houden met het actuele verkeersaanbod (verkeersdruk).

4.4. Fietzersbond

Hoofdpijnen verslag overleg tussen Fietzersbond en gemeente over stand van zaken Studie Zuidpoort (30 maart 2023) en naderhand uitgebrachte reactie door de Fietzersbond (7 mei 2023).

Aanwezigen overleg 30 maart 2023:

Gemeente: Gerard Verrijn Stuart, Jaap Martijn, Ronald Tamse en Robert Hoenselaar

Fietzersbond: Peter van Bekkum en Ria Glas

Aanleiding overleg

Utrecht geeft prioriteit aan de voetganger en fietser. Dit geldt zeker voor de Zuidpoort. Waar momenteel de auto nog veel ruimte inneemt, maar waar de ambitie ligt om meer ruimte te creëren voor voetganger, fiets, groen en verblijfskwaliteit. Door de Zuidpoort lopen veel fietsroutes, waarvan er veel naar of over het Ledig Erf gaan. De verwachting is dat het aantal fietsers sterk toeneemt. Om de Zuidpoort gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden zal ook het fietsnetwerk een belangrijke plek krijgen in de studie Zuidpoort. Vanwege de belangrijke positie van de fiets is de gemeente in gesprek gegaan met de Fietzersbond,

Dit verslag richt zich vooral op de punten uit het gesprek die gerelateerd zijn aan de studie Zuidpoort. Deze punten zijn ook opgenomen in de door de Fietzersbond op 7 mei 2023 gestuurde reactie. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van deze punten:

Algemeen:

- De Fietzersbond vraagt om het doel en de scope van de herinrichting zo helder en compleet mogelijk te formuleren.

Ledig Erf

- Het Ledig Erf dient, als onderdeel van de Singelring, voor fietsers twee belangrijke doelen:

- Verminderen van de belasting van de binnenstadsas, waarvoor juist de aansluiting in het Ledig Erf essentieel is;
- De Singelring maakt onderdeel uit van een regionale verdeelring, waardoor ook essentieel is dat de ring een gesloten geheel vormt;
De Fietzersbond vindt het Ledig Erf van groot belang in de Singelring en vraagt de gemeente hier een uitstekend doorfietsbare route van te maken.
- De Fietzersbond ondersteunt van harte een knip voor het autoverkeer op de Vaartserijnbrug. Hierdoor ontstaat er voldoende ruimte om de twee belangrijke verkeersstromen over het Ledig Erf goed te faciliteren, namelijk de fietsers langs de Singelroute en de voetganger tussen het centrumgebied aan de Ooster- en Westerkade en de binnenstad/Twijnstraat.
- De Fietzersbond is van mening dat, vanwege de twee sterk verschillende hoofdstromen (voetgangers en fietsers) die elkaar kruisen op het Ledig Erf, het onverantwoord is om het Ledig Erf in te richten als shared space. Ook bezien vanuit het optimaal functioneren van de Singelring.
- Met de knip op de Vaartserijnbrug ziet de Fietzersbond een fietsstraat als een veilig haalbare vormgeving. Zij stelt het volgende profiel voor: voetpad 2,8 m – fietsstraat 10 (met mogelijke selectieve toegang autoverkeer) – voetpad 4,4 m. Profiel kan richting het westen worden doorgetrokken tot aan de kruising Bleekstraat en richting het oosten tot aan de kruising met de Abstederdijk. Vormgeving gaat vanaf die plekken naar het Singelprofiel met fietsers op asfaltstroken langs de klinker-rijbaan.

Vondellaan

- De Fietzersbond geeft aan dat een afslaggebod op de Vondellaan er zeker toe kan bijdragen dat autoverkeerstromen tussen het oost en west zeer onaantrekkelijk wordt gemaakt. Hierbij is het wel vereist dat het voor autoverkeer zo goed als onmogelijk wordt gemaakt om op de Bleekstraat te keren. Voorkom dat auto's via de busstrook het verbod om rechtdoor te rijden negeren. De Fietzersbond denkt graag mee over de precieze vormgeving van de aansluiting Vondellaan/Bleekstraat.
- Fietzersbond pleit om meer ruimte voor de fietsers langs de Vondellaan, nu zijn de fietspaden aan beide kanten van de Vondellaan onvoldoende breed.
- Zorg voor alle fietsvoorzieningen voor een samenhangend geheel dat goed aansluit op de herkomsten en bestemmingen van fietsers. Ook met als doel dat fietsers van deze routes gebruik maken en minder door de binnenstad heen fietsen. De Fietzersbond denkt graag mee over de toekomstige fietsinfrastructuur in de ontwerpfasen van de Vondellaan.

Westerkade

De Fietzersbond vindt het jammer dat de gemeente heeft gekozen om de Westerkade in te richten als een verblijfsgebied en te kiezen voor klinkers. Hiermee sluit een regionale doorfietsroute niet naadloos aan op de Singelroute. De alternatieve fietsroutes via de Bleekstraat en Albatrosstraat zijn volgens de Fietzersbond nu onaantrekkelijk en onveilig.

Jutfaseweg

De Fietzersbond is blij dat de Jutfaseweg als fietsstraat ingericht gaat worden. Wel vindt zij het verkeerslicht op het kruispunt met de Waalstraat onnodig, het is niet de meest veilige kruispuntoplossing en de intensiteiten zijn laag genoeg.

Balijeplein

De Fietzersbond vindt het Balijeplein een asfalt zee wat een stevige herinrichting verdient en denkt hierin graag mee. Meer ruimte voor de fiets, de voetganger als groen en verblijven en minder asfalt voor auto en bus.

Bleekstraat

De Bleekstraat kan anders en beter worden ingericht. Er zijn nu 3 brede rijstroken (max snelheid 50 km), fietsstroken, brede stoepen en geen groen. Bij de verwachte intensiteiten zijn fietspaden wel noodzakelijk.

Albatrosstraat

- De Fietzersbond blijft zich zorgen maken over de Albatrosstraat. Er gebeuren relatief veel ongelukken, er rijden veel auto's en de max. snelheid van 50 km/uur wordt regelmatig overschreden. Door de kenmerken van de straat is het een uitdaging om de snelheid van het autoverkeer effectief terug te brengen tot écht maximaal 30 km/uur.
- Tegelijkertijd wordt er een flinke groei in het aantal fietsers verwacht, terwijl vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn in de huidige wegindeling. Als de wegindeling niet wijzigt pleit de Fietzersbond voor een alternatieve en veiligere route in plaats van de aanwijzing van de Albatrosstraat als hoofdfietsroute.

Waalstraat

Volgens de Fietzersbond is vanwege het aantal motorvoertuigen een fietsstraat door de Waalstraat niet veilig mogelijk zonder aanvullende maatregelen. Met snelheidsremmers is een fietsstraat wel mogelijk. Het verkeerslicht bij de Jutfaseweg kan volgens de Fietzersbond weg.

Diamantweg

De Diamantweg blijft te druk en heeft fietspaden nodig. De Fietzersbond acht het wenselijk om ervoor te zorgen dat de verkeersintensiteit laag blijft, dit kan o.a. het aanbrengen van voldoende obstakels.

Verkeerslichten

De Fietzersbond gaat ervanuit dat alle verkeerslichten in dit gebied worden verwijderd, inclusief het verkeerslicht bij Sterrenwijk. De Fietzersbond voegt een notitie toe waarin haar visie over verkeerslichten verder wordt toegelicht.

4.5. Nood- en hulpdiensten (VRU)

Hoofdpijnen verslag overleggen tussen VRU (Veiligheidsregio Utrecht) en gemeente over stand van zaken Studie Zuidpoort.

Aanwezigen overleg 4 april 2023:

Gemeente: Gerard Verrijn Stuart en Robert Hoenselaar

VRU: Bas Gul en Dave Hoencamp

Aanwezigen overleg 1 juni 2023:

Gemeente: Gerard Verrijn Stuart en Robert Hoenselaar

VRU: Bas Gul en Koen Gerritsen

Aanleiding overleg

De wegen in de Zuidpoort zijn belangrijk voor de nood- en hulpdiensten. Vooral de aanwezigheid van de brandweerkazerne aan de Briljantlaan maakt de bereikbaarheid van de wegen in de Zuidpoort voor de brandweer belangrijk. Ook de Dichtersbaan is een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten naar Utrecht CS en omgeving.

In een overleg op 4 april 2023 hebben we de in het toekomstperspectief Zuidpoort voorgestelde verkeersmaatregelen toegelicht aan de VRU. Op verzoek van de VRU hebben we in een tweede gesprek op 1 juni de verkeersmaatregelen verder toegelicht. Op basis van deze gesprekken heeft de VRU een brief gestuurd (22 juni 2023, Bas Gul), waarin ze haar reactie heeft gegeven op de voorgestelde verkeersmaatregelen.

Reactie van de VRU

De VRU hanteert een dekkingsplan, waarin wordt weergegeven hoe zij invulling geeft aan de wettelijke opkomsttijden. De positionering van brandweerkazernes, de uitruktijd en het gemeentelijke mobiliteitsplan bepalen tezamen of de opkomsttijden behaald kunnen worden. De VRU geeft in haar reactie aan dat de gevolgen voor het dekkingsplan zeer beperkt zijn. Als gevolg van de voorgestelde verkeersmaatregelen worden 3 objecten in de Rijnlaan niet meer binnen de huidige meettijden behaald. Hierbij is rekening gehouden met de aanpassing van de Rijnlaan tot een fietsstraat (30 km/uur), maar nog niet met de eventuele toekomstige aanpassing van de Vondellaan naar 30 km/uur.

Het verlagen van de maximumsnelheid en het doorvoeren van aanpassingen op het wegprofiel zullen effect hebben op de opkomsttijd. De maximum toegestane snelheid voor brandweervoertuigen met een spoedeisende taak binnen de bebouwde kom mag met 20 km/uur worden overschreden waar dit redelijkerwijs kan en waar geen gevaar of hinder wordt veroorzaakt met deze overschrijding. Op een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) zal door de brandweer dus maximaal met 50 km/uur gereden worden.

Voor de toegankelijkheid van brandweervoertuigen zal de inrichting van 30 km/uur wegen hierop afgestemd moeten zijn. De Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019 van Brandweer

Nederland biedt duidelijkheid over de eisen aan een weg i.r.t. de eigenschappen en dimensionering van hulpdienstvoertuigen. Deze handreiking zal de VRU dan ook hanteren bij de advisering over gemeentelijke mobiliteitsplannen en daarmee de GOW30. Belangrijke aspecten daarbij zijn de noodzaak voor doorstroming in het verkeer en een minimum aan hinder/vertraging door snelheidsbeperkende maatregelen.

In het gesprek heeft de VRU ook aangegeven dat een voldoende mate van doorstroming voor de nood- en hulpdiensten belangrijk is. Stil moeten staan in het verkeer is funest voor het halen van de opkomsttijden. Het is belangrijk om te zorgen voor adequate uitwijkmogelijkheden ingeval van een file en calamiteit, zodat de nood- en hulpdiensten veilig en snel langs het stilstaande verkeer kunnen rijden. Het gebruik van fietspaden is hiervoor in principe niet geschikt, omdat fietsers op de vaak smalle en druk bereden fietspaden geen nood- en hulpdiensten verwachten en er ook weinig ruimte is om verkeersveilig te kunnen passeren.

De VRU geeft tot slot in haar reactie aan graag gesprekspartner te willen blijven om de effecten van voorgenomen verkeerswijzigingen te duiden en aan te geven hoe de impact voor de operationele prestaties van de brandweer zo klein mogelijk gemaakt kan worden.

N.B.:

Het vraagstuk over het borgen van de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten bij de herinrichting van wegen zoals de Vondellaan en de Baden Powellweg van 2x2 naar 2x1 rijstroken (maar b.v. ook de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard en de Socrateslaan) is ook besproken op een stedelijk afstemoverleg tussen de gemeente (afdelingen OOV, Mobiliteit en Werven) en de nood- en hulpdiensten op 25 mei 2023. Daar is afgesproken dat de cumulatieve effecten van de herinrichting van dit soort wegen op het niveau van het stedelijk wegennetwerk onderzocht zal worden en dat partijen met elkaar in gesprek blijven om de mogelijkheden te verkennen om de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten op het gewenste peil te houden.

4.6. SOLGU / COSBO

Verslag overleg met Solgu en Cosbo over studie Zuidpoort, 23 mei 2023

Aanwezig:

Solgu: Taco Nijhoff

Cosbo: Wim van Vugt en Miriam Sterk

Gemeente: Jaap Martijn

Aanleiding overleg

Aan de hand van een presentatie worden Solgu en Cosbo bijgepraat over de studie Zuidpoort. De aanleiding, het doel en de uitwerking tot nu toe in een toekomstperspectief, het doorlopen participatietraject en de eerste uitkomsten van de verkeersstudie. Langzaam verkeer krijgt in de Zuidpoort prioriteit. Daarom betrekken we stakeholders als de Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) en Cosbo (Collectief Orgaan Samenwerkende Bonden van Ouderen) graag bij de totstandkoming van de studie Zuidpoort. De studie Zuidpoort gaat over keuzes op netwerkniveau en gaat nog niet om de precieze invulling van de straat. Belangrijk is om de aandachtspunten en belangen voor de verschillende gebruikers in deze studiefase nu al te benoemen. Daarbij is in het overleg vooral ingegaan op de belangrijke doelen vanuit Solgu en Cosbo ten aanzien van voetgangers, ouderen en mensen met een beperking.

Algemeen

Taco geeft namens de Solgu aan dat er contact is met de gemeente als het gaat om de belangen van mensen met een beperking. De Solgu adviseert de gemeente om in zijn algemeen, maar ook voor deze studie Zuidpoort:

- de Solgu bijtijds bij projecten te betrekken;
- het eigen gemeentelijk toegankelijkheidsbeleid goed en zo breed mogelijk toe te passen;
- te toetsen op het van toepassing zijnde VN-verdrag (o.a. over het bijtijds betrekken en zorgdragen voor verbetering en geen verslechtering).

Ook de Cosbo deelt deze standpunten en kijkt naar de praktijk van vandaag. De aandachtspunten vanuit ouderen worden vaak onderschat, maar vragen juist om extra aandacht in het denken en maken van plannen voor de openbare ruimte en over mobiliteit (voetganger, fiets, ov en auto).

De gemeente geeft aan dat we als gemeente voetganger en fietsers in de Zuidpoort prioriteit geven. Daarnaast is inclusiviteit één van de pijlers uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Ook uit de reeds doorgelopen participatie kwamen duidelijk de aandachtspunten van ouderen naar voren. En daarmee ook voor een deel de wensen/vraag vanuit mensen met een beperking.

In het overleg kwam ook het belang van bereikbaarheid naar voren voor ouderen en mensen met een beperking in planvormingsprocessen van de gemeente. Op de avonden en tijdens de straatinterviews is met veel ouderen gesproken, de mensen met een beperking waren minder vertegenwoordigd. Wel indirect, zoals partners, familie of kennis van mensen met een beperking. Ook bestond de mogelijkheid om digitaal te reageren, waarvan goed gebruik is gemaakt. Juist de stakeholdersgesprekken zoals deze zijn er om aandachtspunten specifiek voor en vanuit deze doelgroepen, verder te vertegenwoordigen en scherper te krijgen.

Studie Zuidpoort

Namens Cosbo benoemt Miriam aandachtspunten bij de opgaven om gebieden autoluw te maken en het doorgaande verkeer te weren.

- Let hierbij op dat we ouderen en mensen met een beperking niet uit het oog verliezen. Juist deze doelgroep is voor een deel afhankelijk van de auto om (überhaupt) bij een bestemming te komen.
- Ook het kunnen parkeren nabij een bestemming is van belang. Zo wordt het aantal beschikbare parkeerplekken voor invaliden in de binnenstad, maar ook algemeen binnen de gemeente door Cosbo onvoldoende gevonden.

Gevraagd wordt om bij het prioriteit geven aan voetganger en fiets, het weren van de auto en het verminderen van parkeerplekken op straat de noodzakelijke aandacht te geven aan de behoeften van deze doelgroep om goed te kunnen functioneren en zelfstandig bestemmingen te kunnen bereiken.

Verdere aandachtspunten uit het overleg:

- Denk ook aan goede bebording en bewegwijzering.
- Gebruik maken van OV is voor ouderen en mensen met een beperking niet vanzelfsprekend en daarmee niet altijd een volwaardig alternatief. Denk hierbij aan haltes, keuze van locaties voor haltering, maar ook de bereikbaarheid van station Vaartsche Rijn en omgeving.
- Laten we ook kijken naar andere landen en steden hoe zij dit doen. Bijvoorbeeld België, Frankrijk en Berlijn.

5. Bewonersorganisaties

5.1. Aanleiding

Naast buurbijeenkomsten, digitale reactierondes, straatinterviews en stakeholdersgesprekken zijn ook gesprekken gevoerd met twee bewonersorganisaties. Dit betreft het Bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan en het bewonerscomité Twijnstraat. Beide organisaties zijn al enige tijd betrokken in het proces waarin wordt nagedacht over de toekomst van de Zuidpoort, of specifiek de delen waar zij zich op richten. Gezien hun wensen, zorgen en hun ideeën vindt met enige regelmaat overleg plaats en nemen we de hoofdpunten uit deze gesprekken mee in dit participatiedocument.

Het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan heeft in het voorjaar van 2021 een reactie geformuleerd op het gemeentelijke mobiliteitsplan en het voorgenomen besluit voor aanpassing van de verkeersstructuur van de Zuidpoort. In haar reactie heeft Toekomst Balijelaan een pleidooi gehouden om de Balijelaan en het Balijeplein volwaardig mee te nemen bij de gemeentelijke plannen voor de herinrichting van de Zuidpoort en omgeving. De raad heeft in haar besluit over de verkeersstructuur Zuidpoort in juli 2021 besloten twee varianten voor de aanpassing van de verkeersstructuur verder uit te werken. En daarbij bewoners, ondernemers en belanghebbenden te betrekken. En daarbij ook aandacht te besteden aan de mogelijkheid voor een leefbaarder Balijeplein en Balijelaan.

Het bewonerscomité Twijnstraat denkt al jaren actief mee met de verschillende beleidsplannen en planuitwerkingen die betrekking of effect hebben op hun buurt en de nabije omgeving. Namens het bewonerscomité worden ook adviezen uitgebracht naar de gemeente of aandacht gevraagd voor kansen en zorgen die zij zien voor dit deel van de zuidelijke binnenstad en omgeving.

In paragraaf 6.1 en 6.2 wordt een samenvatting gegeven van de beide bewonersgesprekken.

5.2. Bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan

Zoals in de aanleiding aangegeven, had het bewoners- en ondernemersinitiatief in haar reactie op het Mobiliteitsplan 2040 een pleidooi gehouden om de Balijelaan en het Balijeplein volwaardig mee te nemen bij de gemeentelijke plannen voor de herinrichting van de Zuidpoort en omgeving. De raad heeft dit pleidooi overgenomen en gevraagd om bij het vervolg van de studie Zuidpoort de mogelijkheid voor een leefbaarder Balijeplein en Balijelaan verder te onderzoeken.

Het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan heeft een visie geformuleerd voor de herinrichting van het Balijelaan en het Balijeplein. In deze visie staan de volgende kernwaarden van de bewoners en ondernemers centraal: gezond, groen en veilig wonen, verblijven, werken en verplaatsen in samenhang met een moderne verkeers- en verblijfsfunctie van de Balijelaan en het Balijeplein. Dus met meer ruimte en verkeersveiligheid voor fietser en voetganger, inclusief bewoners, en een remmende functie voor gemotoriseerd verkeer.

Samen met Marlies Bos als vertegenwoordiger van het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan hebben we op 11 september 2022 ook een 'Leefbaarheidsatelier Balijeplein en Balijelaan' georganiseerd. Tijdens dit atelier hebben bewoners en vertegenwoordigers van de gemeente op locatie en in het Stads kantoor de kansen en mogelijkheden verkend voor een andere inrichting van Balijelaan en Balijeplein.

Tijdens het atelier hebben bewoners en ondernemers en gemeentelijke vertegenwoordigers ideeën en mogelijkheden voor een andere inrichting van het Balijeplein en de Balijelaan geïnventariseerd. Daarbij hebben we vastgesteld dat de aanwezige bewoners en ondernemers en de gemeente zich konden vinden in de benoemde ambities. Deze hebben we ook opgenomen in het Toekomstperspectief voor de Zuidpoort. Het is zaak nu eerst een aantal kaderstellende verkeersmaatregelen door de raad te laten vaststellen. Deze verkeersmaatregelen vormen vervolgens het uitgangspunt voor de uitwerking van ontwerpen voor een andere inrichting van Balijeplein, Balijelaan en de Rijnlaan noord.

Het bewoners- en ondernemersinitiatief heeft over dit onderwerp ook gesproken met wijkwethouder De Vries tijdens een werkbezoek van hem aan de Balijelaan in juni 2023.

5.3. Bewonerscomité Twijnstraat

We hebben op 9 februari 2023 een gesprek gevoerd met het Bewonerscomité Twijnstraat. Tijdens dit overleg hebben we de doelstelling en stand van zaken in het proces van de studie Zuidpoort toegelicht. Ook hebben we de mogelijke verkeersmaatregelen als onderdeel van het toekomstperspectief Zuidpoort besproken.

Het Bewonerscomité heeft in dit overleg aangegeven achter de ambities en doelstellingen van de studie te staan, inclusief het weren van doorgaand autoverkeer om deze ambities te kunnen bereiken. Het comité heeft aandacht gevraagd voor een goede bereikbaarheid (ook voor auto's) van het gebied Twijnstraat/Oudegracht e.o. voor bewoners en bestemmingsverkeer. Ook hebben ze aangegeven zich zorgen te maken over sluipverkeer door dit gebied als gevolg van de knip Ledig Erf.

Om deze redenen is het comité voorstander van een verkeersvariant fietsstraat Ledig Erf, waarbij auto's met herkomst of bestemming in het gebied Twijnstraat/Oudegracht de knip kunnen passeren. Het comité geeft bij monde van Henk Tromp aan dat via een autoluwe en snelheidsremmende inrichting van de wegen in de Zuidpoort ook een sterke reductie van het gebiedsvreemde autoverkeer en daarmee de doelen uit het toekomstperspectief Zuidpoort kan worden bereikt.

Het comité heeft over dit onderwerp ook gesproken met wijkwethouder Oosters tijdens een werkbezoek van haar aan deze wijk.

6. Tweede ronde buurtbijeenkomsten

6.1. Aanleiding & doel

In april zijn de tweede reeks aan buurtbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten:

- gaven wij een terugkoppeling van de resultaten uit de eerder doorlopen participatiemomenten;
- gaven wij een toelichting op het concept van het toekomstbeeld van de Zuidpoort. Dat maakten we op basis van de participatieresultaten, bestaande beleidsstukken en uitgevoerde onderzoeken o.a. verkeer en milieu;
- konden bewoners, ondernemers en andere betrokkenen een reactie geven op het toekomstbeeld;
- beantwoordden wij vragen die werden gesteld.

Deze buurtbijeenkomsten zijn tevens het laatste onderdeel van het participatietraject van deze fase van de Zuidpoortstudie. In dit verslag leest u een terugkoppeling van deze buurtbijeenkomsten en een samenvatting van de reacties.

6.2. Inhoud bijeenkomsten

In totaal zijn er deze ronde drie inloopbijeenkomsten georganiseerd. Deze vonden plaats op 12 april (stadskantoor), 18 april en 21 april (Kaffeetaria). Tijdens deze bijeenkomsten was de ruimte opgedeeld rondom verschillende tafels. Bij elke tafel werd een ander onderdeel van het toekomstperspectief gepresenteerd; proces en participatie, ruimtelijke inrichting, verkeer en milieueffecten. Er was ruimte voor vragen en bezoekers kregen mondeling en via reactieformulieren de mogelijkheid om hun visie op te plannen te delen. Betrokkenen die niet in staat waren om naar de bijeenkomsten te komen, konden online een reactie achterlaten.

In totaal hebben 169 mensen de buurtbijeenkomsten bezocht en zijn er 104 reacties achtergelaten (waarvan 71 op de bijeenkomsten en 33 digitaal). Tijdens de bijeenkomsten hing er over het algemeen een goede sfeer. We kregen veel positieve feedback, maar er was ook ruimte voor aandachtspunten en zorgen.



Foto's: *Presentatiemateriaal en sfeerimpressie buurtbijeenkomsten*

6.3. Resultaten

Na afloop van de buurtbijeenkomsten en het sluiten van het online reactieformulier hebben we de binnengekomen reacties uitgebreid gelezen en geanalyseerd. In dit hoofdstuk geven we een samenvatting van deze reacties. Let op; het is een samenvatting en geen volledige verslaglegging, niet alle reacties zijn daarom één op één terug te lezen. We spreken in de resultaten over respondenten. Hiermee bedoelen we de bezoekers van de bijeenkomsten en indieners van de papieren en digitale reactieformulieren.

Ruimtelijke kwaliteit

Veel respondenten reageren positief op de ruimtelijke kwaliteit en inrichting die we met de plannen in de Zuidpoort willen bereiken. Zij noemen de Zuidpoort in het geschetste toekomstperspectief een mooier en leefbaarder gebied, met meer rust en woonplezier. Het lijkt meer één geheel in plaats van het onsamenhangende beeld van nu. Het is daarbij goed dat er intentie is om de historie van het gebied te herstellen. Een paar respondenten noemen de komst van pleinen (Ledig Erf en Balijeplein) als een pluspunt.

Groen en water

Een groot deel van de respondenten noemt het toevoegen van groen in het gebied een belangrijk aspect wat goed terugkomt in de plannen. Als voorbeelden noemen ze de ideeën voor het Ledig Erf, het Balijeplein en het Singelpark. Hierbij is het vooral goed om voor inheems en divers groen te kiezen, ter verbetering van de biodiversiteit. Door het toevoegen van groen wordt er rekening gehouden met luchtkwaliteit en hittestress. Aandachtspunten die genoemd zijn bij het extra groen zijn de benodigde mankracht voor het onderhoud en het gelijk blijven van de lichtinval. Wat betreft water is het volgens een respondent belangrijk om de visie stadswater goed te integreren in de plannen. Dit gaat over de toegankelijkheid, het gebruik en de overlast rondom water(wegen).

Verblijven

Naast groen is ook positief gereageerd op de aandacht voor de verblijfskwaliteit van het gebied. Meerdere respondenten vinden het belangrijk dat er in het gebied ruimte is voor ontmoeten, verblijven, ontspannen en spelen en zien dit terug in het toekomstperspectief. Op het gebied van voorzieningen zijn zij dan ook blij met meer recreatiemogelijkheden, meer zitgelegenheden en meer sport- en spelmogelijkheden. Dit werd vooral genoemd in combinatie met het Ledig Erf. Andere respondenten zien daarentegen liever niet meer horeca op het Ledig Erf verschijnen dan er nu is, om de rust en het woonplezier te bewaren.

Geen straten vergeten

Een vaker genoemd aandachtspunt is om in de ruimtelijke plannen geen straten te vergeten. Zo zien verschillende respondenten bijvoorbeeld kansen om de zuidelijke Catharijnesingel te verbeteren met meer groen, een bredere berm, 30 kilometer-inrichting en aanlegplaatsen voor boten. Andere straten die in dit opzicht genoemd zijn, zijn de Balijelaan, Albatrosstraat, Twijnstraat, Waalstraat en Diamantweg.

Fiets & voetganger

Veel respondenten reageren positief over de aandacht voor voetgangers en fietsers in het gepresenteerde toekomstperspectief van de Zuidpoort. Zij zijn te spreken over het rustigere en overzichtelijkere verkeersbeeld en het feit dat er specifieke aandacht is voor toegankelijkheid voor ouderen/mensen met een lichamelijke beperking. Een groot deel is blij met de extra ruimte voor de fiets, bijvoorbeeld door de bredere fietspaden en duidelijke fietsroutes. Een vergelijkbaar deel is blij met de extra ruimte voor voetgangers, ook in combinatie met de bredere, duidelijke wandelpaden. Meerdere respondenten reageren positief op de betere verbinding tussen Rotsoord, Vaartsche Rijn, Ooster-/Westerkade, Ledig Erf en de Binnenstad die we willen realiseren. Hierbij moeten we in de uitvoering niet vergeten om alle wandelpaden goed met elkaar te verbinden.

Veiligheid en oversteekbaarheid

Een paar onderdelen zitten volgens sommige respondenten al goed in het toekomstbeeld verwerkt, maar verdienen volgens anderen nog meer aandacht.

- Dit geldt ten eerste voor het veilig oversteken van straten. Verschillende respondenten zijn blij dat er wordt gewerkt aan een betere oversteekbaarheid, bijvoorbeeld op Ledig Erf, de Vondellaan en de Baden-Powellweg. Andere straten waar nu ook al weinig veilige oversteekpunten zijn moeten we hierbij niet vergeten, zoals de Bleekstraat, Albatrosstraat en de Catharijnesingel.
- Hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheid; op bijvoorbeeld het Ledig Erf wordt dit al meegenomen, maar het is belangrijk om ook op de plekken waar meer auto- en fietsverkeer komt te zorgen dat de verkeersveiligheid verbetert. Het is daarbij ook van belang om rekening te houden met snelheidsverschillen, drukte en gevaarlijk gedrag op het fietspad. Ook moeten we de sociale veiligheid van fietspaden, bijvoorbeeld richting Utrecht Science Park, goed waarborgen.

Inrichting

Uit de reacties blijkt dat bij de inrichting voor fiets en voetganger men het belangrijk vindt om een duidelijke, gescheiden wegingdeling te realiseren. Shared spaces, zoals het Damplein, voelen voor voetgangers vaak onveilig. Ook bij shared spaces voor fietsers en auto's, zoals fietsstraten, voelt volgens sommigen onveilig voor fietsers en automobilisten, specifiek voor ouderen en kinderen. Volgens anderen is een fietsstraat juist een waardevolle inrichting.

Fietsparkeren

Tot slot stellen respondenten voor om te zorgen voor voldoende (bewaakte) fietsparkeerplekken, onder andere op het Ledig Erf en bij Vaartsche Rijn. Op dit moment staan er al veel foutgeplaatste fietsen en bij toename van fietsverkeer en verblijven zal dit volgens hen ook toenemen.

Auto & OV

Uit de reacties blijkt dat de meeste respondenten blij zijn met het doel om doorgaand autoverkeer te verminderen en zo te zorgen voor een rustiger verkeersbeeld, waarbij de auto minder prioriteit heeft en er meer ruimte ontstaat voor verblijven, groen, wandelen en fietsen. Dit geldt bijvoorbeeld voor plekken als het Ledig Erf, de Bleekstraat, de Vondellaan en het Balijeplein. Ze vinden het goed dat door het rustigere verkeersbeeld de luchtkwaliteit verbetert en het geluid minder wordt. Meerdere respondenten zijn om deze redenen ook positief over de verkeersmaatregelen die de gemeente voorgesteld heeft om dit te realiseren; de verkeersknip op Ledig Erf, met aanvullend een afslaggebod bij de Bleekstraat, de afkoppeling van de Jutfaseweg en de herinrichting op de Rijnlaan Noord, Waalstraat en Diamantweg. Ook is een groot deel blij met de vastgestelde knip op de Catharijnesingel.

Autobereikbaarheid

Tegelijkertijd is het voor andere bewoners van de Zuidpoort en omgeving belangrijk dat zij, ondanks de maatregelen, met hun auto nog steeds hun huis, parkeerplekken, werk, voorzieningen (bijvoorbeeld het Diakonessenhuis) en andere delen van de stad kunnen bereiken. Volgens verschillende respondenten is hier bij de planvorming al goed over nagedacht, bijvoorbeeld door de alternatieve routes voor bestemmingsverkeer en het plan om verkeer volgens de buitenste ringen te leiden. Volgens anderen is dit echter nog steeds een belangrijk aandachtspunt. In het kader van autobereikbaarheid wordt er daarom gevraagd rekening te houden met:

- *Doorstroming van (bestemmings)verkeer.* Op dit moment zijn straten vaak al erg druk in spijstijden of juist in het weekend (Catharijnesingel). Op de Vondellaan ontstaat daarnaast vooral in de zomermaanden een opstopping als de Vondelbrug open staat. Respondenten

vragen zich af of sommige straten (o.a. Albatrosstraat, Catharijnesingel, Bleekstraat, Venuslaan en de Binnenstad) voldoende doorstroming gegarandeerd kan worden bij het doorvoeren van de maatregelen. Bij de Bleekstraat is dit volgens bewoners uit Hoogh Boulandt extra vervelend, omdat dit na het invoeren van de knip op Ledig Erf de enige toegangsweg naar en van het gebied is. Als voldoende doorstroming mogelijk is, vinden een groot aantal respondenten de route via de Albatrosstraat, Vondellaan en Bleekstraat geen probleem. Vanuit de zorgen over doorstroming stelden een aantal respondenten vragen over wie een uitzonderingspositie mogen krijgen en dus door de knip Ledig Erf mag rijden. Zij stellen als idee voor dat bewoners van Hoogh Boulandt en/of de Binnenstad door middel van bijvoorbeeld nummerplaat herkenning wel door de knip kunnen rijden. Andere respondenten begrijpen als de gemeente hierin terughoudend is wie hier als uitzondering toegang krijgt.

- *Sluipverkeer.* Er is door sommige respondenten positief gereageerd op de preventieve maatregelen die we nemen tegen eventueel sluipverkeer, bijvoorbeeld afkoppeling Jutfaseweg en monitoring van verkeer en eventueel eenrichting in de Gansstraat. Anderen vinden de kans op vooral sluipverkeer in de binnenstad (Twijnstraat/Oudegracht/Lange Smeestraat) na het doorvoeren van de knip op Ledig Erf nog steeds zorgelijk en vinden dat daar nog niet voldoende maatregelen tegen bedacht zijn. Ideeën die zijn aangedragen zijn het (verder) compartimenteren van de binnenstad en eenrichtingsverkeer op bijvoorbeeld de Bartholomeusbrug.
- *Reistijd en benodigde kilometers.* Bij invoering van de voorgestelde maatregelen zijn sommige huidige routes niet meer mogelijk, waardoor automobilisten moeten omrijden. Zo wordt door de knip Ledig Erf de route tussen het Hoogh Boulandt en de oostkant van de stad wat langer. Door het afslaggebod Bleekstraat wordt de verbinding tussen Rivierenwijk/Dichterswijk en Oost langer. Door het afkoppelen van de Jutfaseweg vervalt de uitrijmogelijkheid aan de noordkant van die straat. Volgens sommige respondenten zijn de extra reistijd en kilometers die hierdoor ontstaan niet wenselijk. Zeker niet voor mensen die door bijvoorbeeld ouderdom of vanwege een lichamelijke beperking afhankelijk zijn van hun auto. Ze vragen zich ook af of trillingen, uitstoot en geluid niet toenemen op plekken waar omrijdend verkeer naar toe moet.

Niet iedereen vindt autobereikbaarheid een belangrijk punt. Meerdere respondenten geven aan dat er juist rigouzeuwer ingegrepen mag worden wat betreft verminderen van autoverkeer, om zo meer ruimte vrij te maken voor onder andere groen, verblijven en langzaam verkeer. Een geopperd idee is bijvoorbeeld om de Twijnstraat ook af te koppelen van het Ledig Erf voor een helemaal autovrij gebied.

Inrichting van de weg

Een deel van de reacties is gewijd aan de inrichting van de weg. Er wordt positief gesproken over de inrichting van de singels en het gebruik van klinkers waar dit mogelijk is. Het is goed dat we meer straten inrichten naar 30 kilometer per uur, maar dit mag volgens sommigen nog wel bij meer straten worden toegepast. Respondenten zouden verder in de inrichting graag meer snelheidsremmende drempels en plantenbakken/groen zien. We zouden nog kunnen nadenken over invoeren eenrichtingsverkeer en goede (digitale) bewegwijzering. Goede afstemming van verkeerslichten is ook belangrijk. Daarnaast zijn er nog specifieke ideeën gegeven voor weginrichtingen:

- Versmallingen van groenbakken op de Waalstraat;
- De kop van de Jutfaseweg na afkoppeling autovrij inrichten met meer groen;
- Aan de randen van stad de weg zo inrichten dat auto's ontmoedigd worden richting de binnenstad te gaan;
- Waterlinieweg inrichten als stadsboulevard;

- Toevoegen op het Ledig Erf: verkeersbord 'alleen bestemmingsverkeer'.

Parkeren

Uit de reacties kwamen veel suggesties om parkeren aan te pakken. Hierbij ging het voornamelijk om het parkeren van bezoekers van de binnenstad. Meerdere respondenten zien graag de parkeergarages bij Hoog Catharijne verdwijnen, om zo de drukte van auto's op bijvoorbeeld de Catharijnesingel en in de Binnenstad te verminderen. Iemand stelde daarnaast voor dat we deze garages kunnen inzetten voor parkeren van bewoners, zodat parkeerruimte op straat verminderd kon worden. Er is ook vaker voorgesteld om het parkeren van binnenstad bezoekers te regelen door middel van transferia aan de rand van de stad en deze met goed openbaar vervoer en deelmobiliteit te verbinden met de binnenstad.

Openbaar Vervoer

Volgens respondenten is het goed dat de focus in de plannen ook ligt op openbaar vervoer, bijvoorbeeld om zo de bereikbaarheid van kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en mindervaliden te garanderen. Er is positief gereageerd op de ideeën om lijn 2 aan te sluiten op station Vaartsche Rijn en het busverkeer op de Albatrosstraat te verminderen. De ov bereikbaarheid, bijvoorbeeld met de binnenstad/Oost/Rivierenwijk kan volgens sommigen nog verbeterd worden door bijvoorbeeld een betere aansluiting en frequentere rijtijden van Lijn 2. Een ander idee dat is genoemd is het invoeren van een watertaxi om de ov bereikbaarheid met de binnenstad te vergroten.

Verkeersgedrag

Uit de reacties blijkt ook dat het belangrijk is goed op verkeersgedrag te blijven letten. Er wordt op dit moment al vaak hard en roekeloos gereden, bijvoorbeeld op de Catharijnesingel en Tolsteegsingel. Ook voor fietsers geldt dat zij vaak niet opletten of gevaarlijk rijden. Bij de invoering van de knip of een andere maatregel verwachten sommige respondenten dat alleen een bord niet genoeg is en dat er een afsluiting moet komen en/of goede handhaving. Een idee daarnaast is om juist verkeersdeelnemers te belonen die wenselijk gedrag vertonen, zoals automobilisten die kiezen voor parkeren buiten de binnenstad.

6.4. Conclusie en vervolg

Tijdens de buurtbijeenkomsten en het analyseren van de reacties zijn veel verschillende meningen naar voren gekomen. Over het algemeen kunnen we stellen dat het grootste deel van de respondenten positief kijkt naar het gepresenteerde toekomstperspectief en de doelen en waarden (zoals meer groen, lopen, fietsen en verblijven) hieruit omarmt. Een deel van de mensen heeft daarbij enkele aandachtspunten, zoals extra aandacht voor sluipverkeer of aandacht voor ouderen. Een ander deel vindt juist dat het ingrijpen op het verkeerssysteem rigoureuzer kan om de stad nog gezonder, aantrekkelijk en bereikbaar te maken. Tegelijkertijd merken we ook dat een klein deel van de respondenten het doel van de maatregelen helemaal niet ziet of anders weegt, bijvoorbeeld omdat zij de maximale bereikbaarheid per auto willen behouden of geen vertrouwen hebben dat de blijvende routes voldoende doorstromen na invoering van de verkeersmaatregelen.

De aandachtspunten die zijn benoemd, waaronder sluipverkeer en doorstroming, nemen we mee in de afronding van de stukken die worden voorgelegd aan college en raad. Bij akkoord van de raad werken we de plannen verder uit in deelprojecten. Het toekomstperspectief, met oa het participatiedocument als bijlage, vormt het vertrekpunt. In deze vervolgfases vindt op de preciezere uitwerking opnieuw participatie plaats op basis van het Utrechts Planproces. De ideeën voor de uitwerking van de diverse

straten en pleinen die tijdens deze buurtbijeenkomsten en eerdere participatieonderdelen zijn ingediend, nemen we in dat geval mee naar deze nieuwe uitwerkingsfase van het project Zuidpoort.

7. Conclusie

Tijdens het participatietraject voor de studie Zuidpoort hebben bewoners, gebruikers en stakeholders mee kunnen denken over de toekomst van het Zuidpoort gebied. Ze hebben hun waarden, wensen en aandachtspunten kunnen doorgeven, en kunnen reageren op het toekomstbeeld, waarin we de ambities en toekomstimplicaties voor de Zuidpoort en de herinrichtings- en verkeersmaatregelen om deze te realiseren hebben gepresenteerd.

Als we alle onderdelen van het participatietraject naast elkaar leggen, zien we veel eensgezindheid. Veel van de bewoners, gebruikers en stakeholders zijn positief over de gepresenteerde doelen voor de Zuidpoort en over onze gemeentelijke ruimtelijke ambities: het creëren van een leefbaar en gezond gebied met meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en groen. Sommige mensen hebben hierbij extra suggesties en/of aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking van projecten in het Zuidpoortgebied. Naast overeenkomsten zijn er ook meningsverschillen. De belangrijkste kwaliteiten, aandachtspunten en verschillen zijn hieronder beknopt samengevat.

Positieve punten

Op meerdere ideeën/punten uit het toekomstperspectief van de Zuidpoort is door bewoners, gebruikers en stakeholders bijna alleen maar positief gereageerd:

- Een gezonder Zuidpoortgebied, waarbij meer ruimte komt voor vergroening en milieueffecten zoals luchtvervuiling en hittestress worden verminderd.
- Het toevoegen van verblijfskwaliteit. Veel mensen zijn blij dat er wordt ingezet op levendige pleinen zoals bij Ledig Erf, Balijeplein en station Vaartsche Rijn en dat er wordt gedacht aan meer ontmoetingsplekken en (niet-)commerciële voorzieningen.
- Het creëren van een samenhangend ruimtelijk geheel, waarbij verschillende gebieden meer met elkaar worden verbonden. Dit geldt voor stedelijke gebieden (Rotsoord-station Vaartsche Rijn-Ledig Erf) en voor natuur en water (Singelpark, de oevers van de Singel).
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij wordt ingezet op een verbeterde verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
- Het weren van doorgaand autoverkeer, zodat er een rustiger verkeersbeeld ontstaat.

We zijn blij dat veel van de reacties overeenkomen met onze ambities en deze verder aanvullen en versterken. De resultaten hebben we meegenomen bij het afronden van het toekomstbeeld en nemen we ook mee in de verdere uitwerking van de plannen. Sommige reacties gingen zelfs nog een stukje verder dan onze huidige ambities en ideeën, zoals een helemaal autovrije Zuidpoort. Hier kunnen we in de huidige uitwerking nog niet aan tegemoet komen.

Aandachtspunten

Sommige bewoners, gebruikers en/of stakeholders zijn het eens met de ideeën uit het toekomstbeeld voor de Zuidpoort, maar geven nog extra suggesties en aandachtspunten mee voor de verdere uitwerking van de studie Zuidpoort, of de vervolgfase van planvorming voor de verschillende straten en pleinen. De belangrijkste en meest genoemde aandachtspunten worden hieronder genoemd:

- Volgens bewoners en de stakeholders VRU en CMU is het belangrijk om de doorstroming van het bestemmingsverkeer te garanderen. Op sommige plekken is het in de huidige situatie al druk en staat het verkeer vaak vast, bijvoorbeeld op de Bleekstraat, Vondellaan en Catharijnesingel. Daarbij vragen sommigen zich af of autoverkeer na invoering van de maatregelen niet verplaatst naar andere delen en daar voor meer drukte en sluipverkeer gaat zorgen, bijvoorbeeld in de Binnenstad en in Rivierenwijk. Voorkom dat een verbetering op de ene route of plek zorgt voor alleen maar verslechtering op een andere route of plek.

- Bewoners, gebruikers en meerdere stakeholders wijzen in hun reactie ook op het garanderen van toegankelijkheid. Het is niet voor iedereen mogelijk om zich fietsend of lopend te verplaatsen. Zorg voor dat alles waar nodig met de auto toegankelijke blijft en voor openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto. De bus is dat op dit moment nog niet.
- Aanvullend op toegankelijkheid wordt ook aandacht gevraagd voor duidelijke verkeerssituaties. Bewoners, gebruikers en stakeholders benadrukken dat het belangrijk is om te zorgen voor een duidelijke plek op de weg (herkenbaarheid) voor verschillende verkeersdeelnemers en dus zo min mogelijk shared spaces te creëren. Het Ledig Erf wordt hier geregeld genoemd. Zorg daarbij ook voor duidelijke oversteekplekken en bebording/bewegwijzering.
- Bewoners en verschillende stakeholders vragen de gemeente goed te anticiperen op de verwachte toename aan fietsintensiteiten, ook met het oog op de ontwikkeling van de Merwede-Kanaalzone. Het is belangrijk om de groeiende fietsstromen goed te reguleren en faciliteren. Hierbij moet, gezien de huidige overlast op een aantal plekken, ook het fietsparkeren meegenomen worden.
- Belangrijk is daarnaast om bij de uitwerking waar mogelijk rekening te houden met onwenselijk verkeersgedrag. Automobilisten, scooteraars en fietsers rijden nog vaak roekeloos en negeren de verkeersregels.
- Tot slot vragen vooral bewoners nog aandacht voor het woonplezier. Aan de ene kant door rekening te houden met de bovenstaande aandachtspunten. Aan de andere kant door het gebied niet te veel te commercialiseren met horeca en festivals.

De bovenstaande aandachtspunten zijn meegenomen in de studie Zuidpoort en de bijhorende verkeersstudie. Ook nemen we ze mee in de verdere uitwerking van plannen en ontwerpen voor de Zuidpoort. Bij het doorvoeren van een knip op Ledig Erf en overige herinrichtings- en verkeersmaatregelen gaan we de verkeerseffecten (doorstroming, eventueel sluipverkeer, etc.) meten en monitoren. Op basis van de monitoringsresultaten kunnen we indien nodig of wenselijk bijsturen in de verdere uitvoering van de verkeersmaatregelen. Verder wordt er nagedacht over een optimalisatie van de busverbindingen door de Zuidpoort. Wanneer de Zuidpoort plannen verder worden uitgewerkt, nemen we in de ontwerpfase ook de wensen voor een herkenbare en voor alle weggebruikers duidelijke inrichting van de wegen mee.

Meningsverschillen

Er zijn ook meningsverschillen. Niet iedereen vindt de ideeën en ambities uit het gepresenteerde toekomstbeeld even belangrijk. Voor enkele bewoners en gebruikers wegen deze ambities niet op tegen de mogelijke nadelen. Anderen staan wel achter deze ambities, maar maken zich zorgen over de effecten van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen.

- Voor sommige bewoners weegt een optimale autobereikbaarheid zwaarder dan andere ambities uit het toekomstbeeld voor de Zuidpoort en voldoet de huidige situatie. Omrijden of een langere reistijd is niet wenselijk en invoeren van verkeersmaatregelen ook niet. Een vaker genoemd voorbeeld is het niet meer door de Zuidpoort kunnen rijden van de Dichterswijk naar het Diaconessenziekenhuis en/of de Waterlinieweg (en vice versa);
- Sommige bewoners maken zich zorgen dat de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen leiden tot sluipverkeer in kleinere straten (b.v. Twijnstraat + Oudegracht) en/of een verminderde doorstroming van het autoverkeer op de route Bleekstraat-Catharijnesingel. Hierbij verwijzen ze ook naar de huidige situatie, waar verkeer vastloopt of stilstaat.

De zorgpunten en verkeerseffecten hebben we zo goed mogelijk onderzocht in de verkeersstudie. Het resultaat daarvan hebben we opgenomen in ons voorstel voor de te realiseren herinrichtings- en verkeersmaatregelen. Verder zullen we voor en na uitvoering van elke verkeersmaatregel de

verkeerseffecten zorgvuldig monitoren. Op basis van de resultaten van deze verkeersmetingen zullen we bepalen of bijstelling van een uitgevoerde verkeersmaatregel nodig of wenselijk is.

8. Vervolg

Dit participatiedocument geeft een overzicht van het doorlopen participatietraject en een samenvatting van de input die is opgehaald bij bewoners, ondernemers, stakeholders en betrokken bewonersgroepen. Veel input is gebruikt bij het opstellen van het Ruimtelijk Toekomstperspectief en het uitgevoerde verkeersonderzoek. Het participatiedocument is een belangrijk onderdeel van de besluitvormingstukken naar het college en de gemeenteraad, zodat zij in de besluitvorming een weloverwogen besluit kunnen nemen.

In de vervolgfase gaan we op basis van de genomen besluitvorming de betreffende verschillende wegen en pleinen in de Zuidpoort verder uitwerken. De kaders liggen daarmee vast. Veel van de input uit de participatie heeft betrekking op deze uitwerkingsfase en nemen we dan ook als input bij de start van de verschillende projecten. De plan- en besluitvorming over deze projecten volgen het Utrechts Planproces (UPP). Bij de uitwerking van de ontwerpen voor de wegen in en rond de Zuidpoort doorlopen we, in lijn met het UPP, wederom een participatieproces met de omwonenden, ondernemers en overige bij deze projecten betrokken stakeholders.