Bundel van de Raadsinformatiebijeenkomst van 8 juni 2021

1 Programma Detentie en Terugkeer

Tijd: 21.30-23.00 uur
Beleidsveld: Openbare orde en Veiligheid/Burgemeester Dijksma
Digitale raadsinformatiebijeenkomst gesprek raadsleden met ambtenaren en genodigde experts/ervaringsdeskundigen.
Agendeerders: PvdA, Bülent Isik, SP, Ruurt Wiegant, S&S, Tessa Sturkenboom, ChristenUnie, Rachel Streefland-Driesprong
VVD, Tess Meerding, CDA, Bert van Steeg
In de raadsbrief Programma Detentie en Terugkeer van 30 maart 2021 wordt gemeld dat bijna de helft van alle gedetineerden na vrijlating binnen twee jaar weer veroordeeld wordt. Degenen met schulden, zonder geldig ID-bewijs, zonder inkomen, werk of dagbesteding, zonder startkwalificatie en/of zonder huisvesting hebben de grootste kans om te recidiveren. Bovengenoemde fracties willen graag met deskundigen en betrokkenen in gesprek om te bekijken hoe we de kans op terugval kunnen verkleinen. Hoe kan de aanpak tijdens de detentie verbeterd worden (bv via opleidingstrajecten), hoe kunnen rolmodellen worden ingezet en hoe kunnen ouders meer betrokken worden?

Detentie en terugkeer-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers (WEB).docx

1.1 Raadsbrief Programma Detentie en Terugkeer

Dossier 1897 voorblad

Raadsbrief Programma Detentie en Terugkeer.pdf

2 Actieagenda Werkbeweging

Tijd: 19.30-21.00 uur
Beleidsveld: Werk en inkomen/ wethouder Voortman
Digitale raadsinformatiebijeenkomst georganiseerd door het college van B&W: een gesprek tussen wethouder, raadsleden, werkmatchers, bedrijfsadviseurs, werkzoekenden en overige betrokken partijen.
Agendeerders; wethouder Voortman, ondersteund door Rick van der Zweth (PvdA), Julia Kleinrensink (GrLi), Tess Meerding (VVD), Anne-Marijke Podt (D66) en de CU.

In de raadsbrief Voortgangsrapportage Actieagenda
Werkbeweging van 26 april jl. heeft het college aangekondigd een RIB te willen organiseren over deze Voortgangsrapportage. Hun inzet voor werkzoekenden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt roept ongetwijfeld, zeker in deze tijd, vragen op. Zij zullen daarbij ook werkmatchers, bedrijfsadviseurs, werkzoekenden en partners uitnodigen, zodat u met hen kunt kennismaken.
Gespreksleider: A. van E. (interim Unit Manager Werk)
Inleiding (5 minuten):
P. de L. (programmamanager Werkbeweging): Werkbeweging in vogelvlucht

Filmpjes klantreizen (6 min):
Op dit moment bereiden we een aantal filmpjes voor waarin een klantreis wordt gemaakt en werkzoekenden en partners aan het woord zijn. Afhankelijk van de datum van agendering kunnen we 1 tot 3 filmpjes laten zien

Blokje werkzoekenden (15 min):
2 à 3 werkzoekenden vertellen over hun ervaringen met contacten werkmatchers en trajecten/ondersteuning, wat ze nodig hebben, waar ze nu staan. We zullen iig hiervoor werkzoekenden die deelnemen aan de filmpjes en een werkzoekende uit onze klankbordgroep vragen. Beantwoorden vragen raadsleden

Blokje werkmatchers en bedrijfsadviseurs (15 min):
professionals vertellen over hun werk (19/T390) en reflecteren over voortgang Werkbeweging.
Beantwoorden vragen raadsleden.
Optie: koppeltjes te maken tussen werkmatchers en werkzoekenden.

Blokje partners (30 min):
We streven naar minimaal één werkgever, één contractpartner en één andere partner om te reflecteren op de samenwerking en voortgang Werkbeweging.
Overige vragen (20 minuten): ruimte voor beantwoording overige vragen.

2.1 Raadsbrief Voortgangsrapportage Actieagenda Werkbeweging

Dossier 1896 voorblad

Bijlage Voortgangsrapportage Werkbeweging.pdf

Raadsbrief Voortgangsrapportage Actieagenda Werkbeweging.pdf

3 Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord

Tijd: 19.30-20.30 uur
Beleidsveld: Sport/ Wethouder van Ooijen
Digitale raadsinformatiebijeenkomst; een gesprek tussen raadsleden, ambtenaren, sportverenigingen en -clubs.
Agendeerders: Bert van Steeg, CDA, Lau Bosse, PvdA, Has Bakker, D66, Martijn van Dalen, VVD, Jan Wijmenga, ChristenUnie, Tessa Sturkenboom, Student en Starter

De agenderende fracties CDA, PvdA, D66, VVD, ChristenUnie en Student & Starter willen graag terugkijken op de periode sinds zomer 2020 en weten op welke manier het toekomstplan tot stand gekomen is. Daarbij horen de fracties graag wat de redenen zijn voor de gemaakte keuzes en welke afspraken zijn gemaakt met de betrokken clubs op welk moment. Van de gemeente willen de fracties horen waarom gekozen is voor deze oplossing en in hoeverre deze voldoet aan de geldende eisen op gebied van capaciteit, veiligheid, volksgezondheid en parkeerdruk.
Daarnaast willen de agenderende fracties graag van de experts weten in hoeverre het geboden toekomstplan voldoet aan de geldende normen en eisen. Daarbij willen ze graag weten in hoeverre de gezondheid van sporters in het geding is of kan zijn, nu wordt voorgesteld een veld te gebruiken voor zowel honden als voetbal. Van de experts wensen zij daarnaast graag te horen in hoeverre de nieuwe velden voldoen aan de vereiste capaciteit in omvang en in het licht van eventuele toekomstige groei. Ook wensen ze te horen in hoeverre de geboden mogelijkheid van gebruik van een veld voor één zaterdag per maand in praktijk werkbaar kan zijn voor een voetbalclub, die ieder weekend voldoende speelcapaciteit nodig heeft.
Ook willen de fracties in gesprek met de betrokken verenigingen over het toekomstplan Overvecht-Noord. Zij willen weten hoe zij de afgelopen tijd beleefd hebben, hoe zij zijn betrokken zijn bij het vinden van een oplossing en in hoeverre de geboden oplossing voldoet aan hun verwachtingen. Daarnaast willen de fracties van de clubs weten hoe zij kijken naar de gezamenlijke toekomst op het sportpark.

Sportpark-Overvecht-Concept-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

Bijdrage-FC-Utrecht-RIB-Sportpark-Overvecht.pdf

Presentatie-RIB-Sportpark-Overvecht-Noord-GU.pptx

Overvecht-Noord-herinrichting-totaal-plan-GU.pdf

3.1 Raadsbrief Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord

Dossier 1907 voorblad

Herinrichtingplan.pdf

Raadsbrief Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord.pdf

4 Studie Zuidpoort

Tijd: 21.00-22.30 uur
Beleidsveld: Mobiliteit en Ruimtelijke Ontwikkeling/ Wethouders Van Hooijdonk en Verschuure
Digitale raadsinformatiebijeenkomst; een gesprek tussen raadsleden, betrokken ambtenaren, inwoners en andere betrokkenen.
Agendeerders: Susanne Schilderman, D66, Henk van Deun/David Bosch, PVV, Cees Bos/Stefan Gaillard, Stadsbelang Utrecht, Thijs Weistra, GroenLinks, Marijn de Pagter, VVD, Eva Oosters, S&S, Bülent Isik, PvdA, Ruurt Wiegant, SP, Jan Wijmenga/Rik van der Graaf, ChristenUnie, Lisanne Snippe, PvdD, Bert van Steeg, CDA.

Het betreft een raadsvoorstel dat ook (wellicht in 2 keer) behandeld zal worden in de commissie. Dit kan in ieder geval niet gelijktijdig met de RSU en IRP maar bij voorkeur wel in hetzelfde schema. Gelieve zijn zowel de wethouders Mobiliteit als ruimtelijke ontwikkeling aanwezig.
De fracties wensen de studie zuidpoort in een Raadsinformatiebijeenkomst te bespreken. Hierin staan de wensen en ideeën van de inwoners met betrekking tot studie Zuidpoort centraal. Uit de participatie over de studie zuidpoort blijkt dat dit veel reacties heeft opgeroepen van bewoners van de omgeving Ledig erf en gebruikers van het gebied. De fracties vinden het van belang dat hiervoor voldoende ruimte is daarom organiseren ze een losse raadsinformatiebijeenkomst over dit onderdeel van het mobiliteitsplan, zodat er ook specifiek ingegaan wordt op het tweede beslispunt dat door het college voorgesteld wordt.
De fracties organiseren een week eerder een losse RIB over het mobiliteitsplan.

Zuidpoort-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx

Bijdrage-Fietsersbond-RIB-Zuidpoort.docx

Bijdrage-inwoner-deelnemer-RIB-Zuidpoort.docx

4.1 Raadsbrief Vrijgave voor inspraak Verkeersstudie Zuidpoort

Dossier 1924 voorblad

Kwaliteit in de Zuidpoort.pdf

Raadsbrief Vrijgave voor inspraak Verkeersstudie Zuidpoort.pdf

4.2 Rapport kwaliteit in de Zuidpoort

Bijlage 5 Rapport Kwaliteit in de Zuidpoort.pdf

4.3 Participatieverslag Zuidpoort

Bijlage 6 Participatieverslag Zuidpoort.pdf

Detentie en terugkeer

Basisinformatie

Datum	8 juni 2021
Gespreksleider	Fred Dekkers
Tijd	**21.30-23.00 uur**
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, ambtenaren en genodigden expert/ervaringsdeskundigen
Portefeuillehouder	Burgemeester Dijksma
Betrokken ambtenaren/presentatoren	2 ambtenaren Gemeente Utrecht, afdeling OOV
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	2 ervaringsdeskundigen deelnemer, Exodus deelnemer, student van prof. B. de Graaf deelnemer, PI Nieuwegein deelnemer, Rechtspraak deelnemer, Reclassering Nederland deelnemer, Lister deelnemer, strafrechtadvocaat en onderzoeker 2 deelnemers, van der Hoevenkliniek

Programma

Opening door gespreksleider
Anonieme ex-gedetineerde aan het woord
Toelichting door gemeente Utrecht
Vragen raadsleden
Overige aanwezigen aan het woord
Vragen raadsleden
Afsluiting en reflectieronde

Motivatie

Agendeerder; Bülent Isik (PvdA),Ruurt Wiegant (SP),Tessa Sturkenboom (Student & Starter), Rachel Streefland-Driesprong (ChristeUnie), Tess Meerding (VVD), Bert van Steeg (CDA).

In de raadsbrief Programma Detentie en Terugkeer van 30 maart 2021 wordt gemeld dat bijna de helft van alle gedetineerden na vrijlating binnen twee jaar weer veroordeeld wordt. Degenen met schulden, zonder geldig ID-bewijs, zonder inkomen, werk of dagbesteding, zonder startkwalificatie en/of zonder huisvesting hebben de grootste kans om te recidiveren. Bovengenoemde fracties willen graag met

deskundigen en betrokkenen in gesprek om te bekijken hoe we de kans op terugval kunnen verkleinen. Hoe kan de aanpak tijdens de detentie verbeterd worden (bv via opleidingstrajecten), hoe kunnen rolmodellen worden ingezet en hoe kunnen ouders meer betrokken worden?

Bijdrage

deelnemer, strafrechtadvocaat en onderzoeker

Ik ben geïnteresseerd in deze bijeenkomst vanwege mijn beroep en onderzoek naar de ontwikkelingen in de (proces)houding van terrorisme-verdachten en veroordeelden, (al dan niet) in relatie tot voortschrijdend inzicht ten aanzien van de eigen eerder gemaakte keuzes en toenmalige overtuigingen, die geleid hebben tot de strafbare feiten waarvoor zij terecht staan c.q. veroordeeld zijn.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1897
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	8 juni 2021
Agendapunt	1.1
Omschrijving	Raadsbrief Programma Detentie en Terugkeer
ID	1952
Behandelend ambtenaar	Karen Katier
Telefoon	06 14614674
E-mail	k.katier@utrecht.nl
Datum collegebesluit	30 maart 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Burgemeester Dijksma
Beleidsveld	Openbare Orde en Veiligheid
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Jochim Schueler/Welzijn, Maatschappelijke ondersteuning, Asiel en integratie/06-42238564

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	8 juni 2021

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Karen Katier	**Datum**	30 maart 2021
Doorkiesnummer	06 14614674	**Kenmerk**	8647359
E-mail	k.katier@utrecht.nl	**Onderwerp**	Programma Detentie & Terugkeer
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Openbare Orde en Veiligheid

Geachte leden van de raad,

Jaarlijks keren er ruim 700 Utrechtse gedetineerden terug uit verschillende gevangenissen en jeugdinrichtingen naar onze stad. Zowel in de periode voor zij kwamen vast te zitten als na hun vrijlating, zorgt een deel van hen voor veel overlast en criminaliteit. In november 2019 droeg u ons in een motie op om samen met de stakeholders en het Zorg en Veiligheidshuis de aanpak van ex-gedetineerden te actualiseren en te verbeteren. In deze brief vindt u de aanpak voor een programma Detentie & Terugkeer waarin partijen gezamenlijk beter in staat worden gesteld om achterliggende problematiek bij gedetineerden aan te pakken en daarmee het risico op recidive terug te dringen. Grote verandering daarin is de integrale samenwerking vanaf de eerste dag van de detentie en gerichte inzet met een plusprogramma op gedetineerden met een hoog recidive risico.

Aanleiding

Bijna de helft van alle gedetineerden wordt na vrijlating binnen twee jaar opnieuw veroordeeld, blijkt uit landelijke cijfers. Degene met schulden, zonder geldig identiteitsbewijs, zonder inkomen, werk of dagbesteding, zonder startkwalificatie en/ of huisvesting heeft de grootste kans om te recidiveren (monitor nazorg ex-gedetineerden WODC 2020). Ook in Utrecht zien we dat veel (ex-)gedetineerden te maken met achterliggende problematiek op meerdere leefgebieden. Een deel van hen vraagt niet om hulp - omdat ze dat niet willen of niet kunnen, bijvoorbeeld door een licht verstandelijke beperking (LVB) - terwijl hun problemen groot zijn. Om het perspectief van (ex-)gedetineerde te verbeteren en daarmee de kans op recidive te verminderen, is een verschuiving nodig van perspectief: niet vanaf dag 1 van de vrijlating een gedetineerde in beeld, maar vanaf dag 1 van de detentie al bezig met de blik op buiten. Kortom: van Nazorg Detentie naar Detentie & Terugkeer. Hiermee bieden we een integrale aanpak vanaf de eerste dag van de detentie met regie vanuit gemeente (afdeling Openbare Orde en Veiligheid), waarmee we de detentieperiode benutten als impactmoment en vindplaats. Dit gaat veel van ons vragen: we willen de basis op orde voor de verschillende leefdomeinen voor alle ex-gedetineerden en we willen daarnaast gerichter inzetten op gedetineerden met een hoog recidive risico en hoog risicopersonen (risico-gestuurd werken). Een belangrijke verandering, die we in deze brief graag verder toelichten.

Re-integratie (ex-)gedetineerden als wettelijke opgave van de gemeente
De re-integratie van (ex-)gedetineerden is een wettelijke taak van zowel de gemeente, reclassering als Dienst Justitiële Inrichtingen (DJI). Het landelijk afgesloten bestuurlijk akkoord re-integratie ex-justitiabelen (juli 2019) benadrukt het belang van samenwerking tussen betrokken partners meteen bij de start van detentie[1]. Binnen de opgave van de re-integratie (ex-)gedetineerden hebben de verschillende betrokken partners - gemeente, Penitentiarie Inrichtingen (PI) en Justitiële Jeugdinrichtingen (JJI) van DJI, reclassering, partners in het Zorg en Veiligheidshuis, de zorgpartners, het sociaal domein en het lokale veld - hun eigen taken, verantwoordelijkheden en trekkersrol. Dit geldt voor zowel de inzet op de leefgebieden[2] tijdens en na detentie (belangrijke taak gemeente), als in de directe begeleiding tijdens detentie (DJI) en een mogelijk verplicht toezicht na detentie (reclassering). Met elkaar staan we voor deze opgave aan de lat voor zowel minderjarige (JJI) als meerderjarige (PI) (ex-)gedetineerden.

Knelpunten in de huidige aanpak
Kijkend naar de huidige praktijk kent de aanpak in Utrecht drie belangrijke knelpunten:

1. Regie op de gezamenlijke opgave ontbreekt: Alle hiervoor genoemde partijen werken hard, maar er is niet één organisatie met zicht op het geheel.
2. Hulpverlening buiten en tijdens detentie zijn veelal gescheiden trajecten: Lopende inzet voorafgaand aan de detentie stokt vaak wanneer iemand gedetineerd raakt.
3. Er is onvoldoende aandacht voor en passende inzet op zogenaamde niet-willers en niet kunners: De risico's op recidive zijn juist groot zijn bij gedetineerden die niet zelf om hulp vragen, maar wel veel achterliggende problematiek hebben.

Nieuwe uitgangspunten Detentie & Terugkeer
De belangrijkste veranderingen zijn[3]:

1. Niet na en los van elkaar, maar integraal samenwerken. Door het opzetten van een intensieve samenwerking vanuit veiligheid en zorg met alle partners binnen én buiten de gemeente, gaan we niet volgtijdelijk, maar tegelijkertijd aan de slag met één organisatie die zicht heeft op het geheel (zonder dat die organisatie "over alles gaat"). Zo versterken interventies en inzet elkaar.
2. Niet aan het eind of na de detentie starten met terugkeer naar samenleving, maar op de eerste dag van de detentie. Door tijdig en al in de gevangenis te starten met o.a. schuldhulpverlening, begeleiding, een WMO-gesprek of het zoeken naar een geschikte verblijfsplek, benutten we de detentieperiode als vindplaats en impactmoment en gaat iemand zoveel als mogelijk met de juiste hulp en begeleiding naar buiten. Nu valt er te vaak een gat waardoor kans op recidive groot is. Dit vraagt om tijdige, outreachende inzet van alle partners en het wegnemen van (financiering) drempels.
3. Inzetten op niet-willers en niet-kunners die niet om hulp vragen: risico-gestuurd. Gerichte, proactieve en niet vrijblijvende inzet is nodig op deze gedetineerden. Dit zijn de mensen die niet alleen voor hoge maatschappelijke kosten zorgen, maar ook voor criminaliteit en overlast in de wijken. Veelal jongvolwassenen die niets nodig denken te hebben van de overheid, maar vaak ook niet op een legale manier aan geld komen en daarmee vatbaar zijn voor de verleidingen van het snelle (drugs)geld. We zien nadrukkelijk een verband met jongeren/ jongvolwassenen in jeugdgroepen. Dit vraagt om een intensieve persoonsgerichte aanpak en

[1] Dit bestuurlijk akkoord vertalen we de komende tijd naar een regionale werkwijze.
[2] Onderdak in de gemeente van herkomst, inkomen uit werk of een (tijdelijke) uitkering, Dagbesteding of school, Inzicht in schulden en plan om deze af te lossen, een geldig ID-bewijs, het vaststellen van zorgbehoeften en indien nodig continuïteit van zorg
[3] Er gebeurt al veel rond het verbeteren van de re-integratie van ex-gedetineerden in het land. Voorliggend plan in Utrecht is dan ook gebaseerd op good practices elders.

om mensen die weten aan te sluiten bij de leefwereld van deze moeilijk bereikbare groep, mogelijk met ervaringsdeskundigen.

De twee programmalijnen van Detentie & Terugkeer
Onze ambitie is om via het programma Detentie & Terugkeer perspectief te bieden en de kans op terugval in criminaliteit van alle (ex-)gedetineerden die terugkeren naar de gemeente Utrecht zo klein mogelijk te maken. Dit brengen we in praktijk door twee programmalijnen:

- Programmalijn 1 Basisprocessen op orde voor alle (ex) gedetineerden
  Voor alle Utrechtse (ex) gedetineerden gaan we er samen met alle partners voor zorgen dat de basisprocessen op orde komen. Dit betekent dat iedereen tijdens zijn detentie kan werken aan het verbeteren van zijn situatie op de leefgebieden en, als alle Utrechters, toegang heeft tot de instanties en hulp die daarvoor nodig is. Hierbij gaan we uit van de levensloopgedachte, en zorgen we ervoor dat detentie niet leidt tot een breuklijn. Dit doen we o.a. door het beter ontsluiten van aanbod, de samenwerking tussen de partners te verbeteren, toe te werken naar gezamenlijk analyse en monitoring en het agenderen van systeemfouten.

- Programmalijn 2 Gerichte inzet op gedetineerden met een hoog recidive risico.
  Een deel van de (vaak jonge) gedetineerden met problemen zal niet zelf om hulp vragen en de kans dat zij zonder hulp hun leven alsnog op de rit krijgen is klein. De maatschappelijke kosten hiervan zijn hoog en de impact op slachtoffers door recidive is enorm. Daarom gaan we extra inzetten op deze gedetineerden door middel van een persoonsgerichte intensieve aanpak, die niet vrijblijvend is (plusprogramma). Deze intensieve aanpak is niet nodig en ook niet haalbaar voor alle ruim 700 gedetineerden per jaar. We richten ons eerst op de gedetineerden die onder de Top X en de lokale PGA[4] vallen en daarna breiden we - gelet op problematiek - gefaseerd uit naar jeugdigen, jongvolwassen met een hoog recidive risico en twintigers die ook extra aandacht krijgen vanuit het programma “veilige, leefbare stad en de aanpak van ontwrichtende effecten van (drugs) criminaliteit in de wijken”. In het eerste jaar nemen we 80 tot 100 gedetineerden op in het plusprogramma. Voor deze gedetineerden zetten we in op het maken we een gezamenlijk plan van aanpak met casusregie en werken we gericht aan motivatie. Dit vraagt een lange adem, maar is hard nodig.

Vervolgstappen
Samen met DJI, de reclassering, partners in het Zorg en Veiligheidshuis, de zorgpartners, het sociaal domein en het lokale veld werken we een implementatieplan uit om de ambitie te bereiken. De uitvoerders van de betrokken organisaties zijn hierin een cruciale schakel. Zij weten als geen ander wat wel en niet werkt.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

[4] De Top X-aanpak van het Zorg en Veiligheidshuis Utrecht is een persoonsgerichte aanpak (PGA) van vaak jonge plegers van (high impact) misdrijven die problemen hebben op verschillende gebieden. De lokale PGA is net als de TopX een integrale aanpak op snijvlak van zorg en veiligheid, maar de doelgroep is minder zwaar dan in de top X. Bij deze aanpak zijn m.n. de lokale partners betrokken (gebiedsmanager veiligheid, JoU, wijkagent, buurtteam) en staat de strafrechtketen meer op afstand.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1896
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	8 juni 2021
Agendapunt	2.1
Omschrijving	Raadsbrief Voortgangsrapportage Actieagenda Werkbeweging
ID	1951
Behandelend ambtenaar	M.J. Blommesteijn
Telefoon	030 -28 66153
E-mail	m.blommesteijn@utrecht.nl
Datum collegebesluit	20 april 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Werk en inkomen
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Eveline Hamelink/Werk en Inkomen, Volksgezondheid, Jeugd, Milieu/06-39276727

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	8 juni 2021

Voorgesteld besluit



Gemeente Utrecht

Voortgangsrapportage

Gemeente Utrecht, 26 april 2021

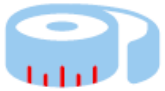
Leeswijzer

Samen met een groot aantal partners zijn we volop aan de slag met de uitvoering van de actieagenda Werkbeweging. In deze voortgangsrapportage nemen we u mee in de belangrijkste ontwikkelingen. In de introductie geven we een beknopte samenvatting van de actieagenda en de wijze waarop we de voortgang monitoren. Vervolgens geven we de voortgang weer. We beginnen in deel I met de voortgang op de ambitie 2.000 bewegingen richting werk. We tonen eerst de cijfers en daarna volgt een duiding van de realisatie van onze ambitie. In dit deel tonen we ook de voortgang op de indicatoren aandeel actief en cofinanciering. In de delen II tot en met IV komt de voortgang op de actielijnen aan bod. We geven een overzicht van de belangrijkste acties en resultaten en geven extra cijfermatige informatie, inclusief een duiding van de uitkomsten. We sluiten elk deel af met een overzicht van de belangrijkste speerpunten voor 2021. Tot slot is de financiële voortgang opgenomen in deel V. De bijlagen bevatten extra toelichting. In de hoofdtekst zijn links opgenomen naar de betreffende bijlagen.

- Introductie pagina 3
- I. Voortgang ambitie realisatie 2.000 bewegingen naar werk pagina 4
- II. Voortgang actielijn1 pagina 9
- III. Voortgang actielijn 2 pagina 16
- IV. Voortgang actielijn 3 pagina 21
- V. Voortgang financieel pagina 23
- Bijlagen
    - Bijlage 1. Toelichting Utrechtse manier van sturen en verantwoorden pagina 24
    - Bijlage 2. Toelichting impact corona pagina 25
    - Bijlage 3. Toelichting indicatoren en realisatie Werkbeweging pagina 27
    - Bijlage 4. Overzicht openstaande toezeggingen en moties pagina 30

Introductie

Utrecht is een welvarende stad en veruit de meeste inwoners werken en doen mee in de maatschappij. Tegelijkertijd zien we ook dat er een groep Utrechters Achterblijft: een groep die al langer in de bijstand zit, voor wie de stap naar werk groter is. De actieagenda Werkbeweging heeft vooral aandacht voor deze Utrechtse werkzoekenden. Zij hebben meer en andere ondersteuning nodig bij de beweging richting werk. De ambitie is dat 2.000 Utrechters met een uitkering in 2,5 jaar een stap zetten richting arbeidsmarkt. Dit is aanvullend op de al bestaande doelstellingen binnen Werk en Inkomen. Samen met werkgevers, partners en werkzoekenden spraken we over wat daarbij nodig is. Dat ziet u terug in de drie actielijnen van deze agenda.



1. Vaker persoonlijk contact
en meer maatwerk
Met en voor de werkzoekende zelf



2. Meer passend werk en meer banen
Een palet aan mogelijkheden passend
bij iemands talent en mogelijkheden



3. Vooroordelen en discriminatie verminderen
Met aandacht voor werkgevers, werkzoekenden
en onze dienstverlening

Op 5 december 2019 is de actieagenda Werkbeweging met brede steun door u vastgesteld. Vooruitlopend daarop heeft u ons in de zomer van 2019 toestemming gegeven om alvast aan de slag te gaan met onder andere het werven van extra werkmatchers en bedrijfsadviseurs. Het startpunt van Werkbeweging markeren we dan ook als juli 2019 (kwartaal 3 2019).

Wij gebruiken de 'Utrechtse manier van sturen en verantwoorden' om de uitvoering van de actieagenda te volgen, te sturen op de voortgang en om te leren hoe we Utrechters optimaal kunnen ondersteunen bij het maken van een beweging richting werk. Hiermee krijgt u een breder en rijker palet aan informatie. {*Bijlage 1. Toelichting Utrechtse manier van sturen en verantwoorden*]. Graag gaan we met u in gesprek over deze voortgangsrapportage. We zullen daarom een informatiebijeenkomst organiseren. Daarbij nodigen we ook werkmatchers, bedrijfsadviseurs, werkzoekenden en partners uit zodat u met hen, hun werkwijze en ervaringen kunt kennismaken.

Klankbordgroepen

We voeren de actieagenda Werkbeweging uit met een groot aantal partners in de stad. We hebben drie klankbordgroepen waarin we met een vaste groep vertegenwoordigers kunnen sparren over onder meer de realisatie, ervaringen en lessen voor de toekomst.

De uitgevoerde acties en beschikbare resultaten over 2020 zijn verzameld en voorgelegd aan klankbordgroep Werkgevers, en de klankbordgroep Contract)partners met de vraag om de resultaten te duiden en er lessen uit te trekken voor de komende periode. Met de klankbordgroep Werkzoekenden hebben we verschillende thema's uitgediept en toetsen we onze aanpak. Daarnaast brengen we met een jaarlijks Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) de ervaringen van onze doelgroep met de actieagenda in beeld.

I. Voortgang ambitie 2.000 bewegingen richting werk en overige kernindicatoren

Inleiding

We zijn in de zomer van 2019 aan de slag gegaan met Werkbeweging, waren behoorlijk op stoom en toen veranderde de wereld om ons heen door de komst van corona. De effecten van de pandemie en bijbehorende (lockdown)maatregelen hadden hun weerslag op de voortgang van Werkbeweging. De arbeidsmarktkansen kantelden bijna van de ene op de andere dag, wat ook was van invloed op de bewegingen naar betaald werk voor onze doelgroep. Ook de mogelijkheden voor het bieden van ondersteuning kwamen onder druk te staan [*Bijlage 2. Toelichting impact corona*]. Dit alles vroeg – en vraagt nog steeds – om aanpassingsvermogen van onze werkzoekenden, samenwerkingspartners, werkgevers en onze medewerkers. We zijn er trots op dat het met elkaar gelukt is om onder zulke moeilijke omstandigheden Werkbeweging goed in gang te houden.

Ambitie: realisatie 2.000 bewegingen richting werk

Met Werkbeweging hebben we de ambitie om een plus te zetten op onze bestaande dienstverlening met als doel 2.000 extra bewegingen richting werk te creëren en daarmee de kansen op betaald werk te vergroten. Voorbeelden van bewegingen richting werk zijn deelname aan werkervaringsplaatsen, taaltrajecten, scholing en (deeltijd)werk. We onderscheiden vier kernindicatoren: plaatsingen, scholing, deeltijdwerk en uitstroom naar werk. Samen vormen ze de bewegingen richting werk.

Toelichting vier kernindicatoren (zie ook raadsbrief Monitor Werkbeweging)

Plaatsingen: werkervaring en ontwikkeling (werknemers)vaardigheden: het gaat om plaatsingen waarbij onze doelgroep algemene en functiegerichte werknemersvaardigheden ontwikkelen, en/of werken aan competenties of persoonlijke ontwikkeling. Het zijn bewegingen richting werk en daarmee een opstap naar betaald werk en volledige uitstroom uit de uitkering. De werkervaringsplekken (additionele werkplekken met behoud uitkering) kunnen ook samengaan met het volgen van een opleiding/scholing. We nemen dit op bij deze indicator omdat het een werkelement bevat. Deze plekken worden niet meegenomen bij de indicator scholing.

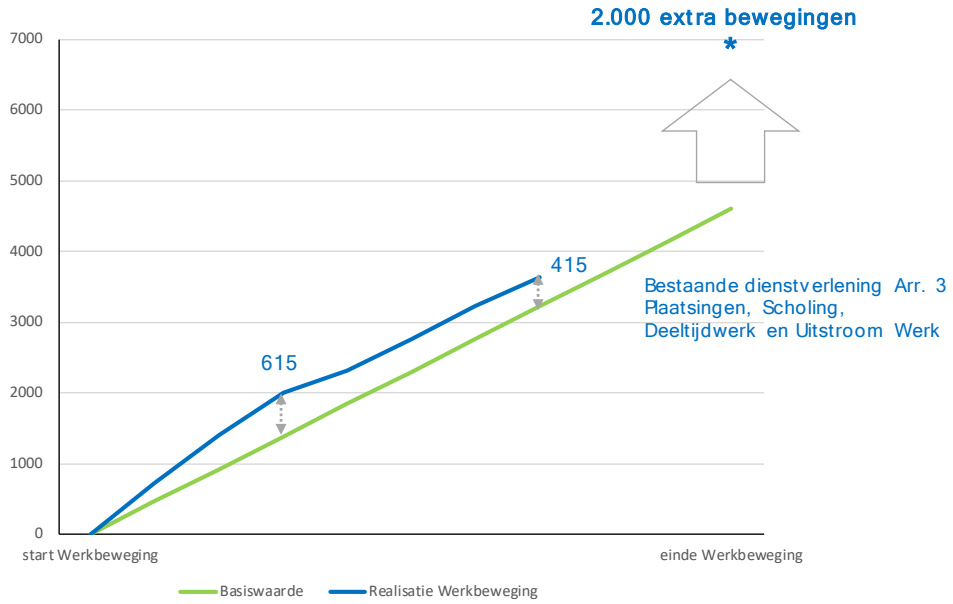
Scholing: de scholingstrajecten die worden ingezet leiden op tot een beroep of het behalen van certificaten of diploma's die het perspectief op werk vergroten. Ook zogenoemde geïntegreerde trajecten (een opleiding aan het ROC specifiek voor anderstaligen) zijn hier onderdeel van.

Deeltijdwerk: de inzet van onze dienstverlening leidt tot (meer uren) deeltijdwerk. Dit betekent dat iemand inkomen heeft uit werk of zelfstandig beroep en dat deze inkomsten worden aangevuld tot bijstandsniveau.

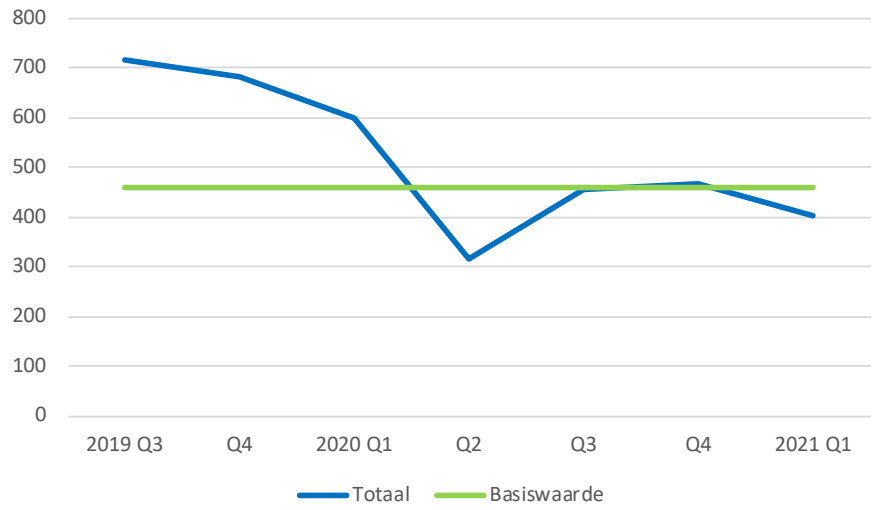
Volledige uitstroom uit de uitkering naar werk: we hanteren hierbij het criterium dat de reden voor volledige uitstroom betaald werk is (reguliere arbeid of zelfstandig beroep).

De teller van Werkbeweging begint pas te lopen als de realisatie van onze dienstverlening voorafgaand aan Werkbeweging is behaald. Dit is de zogenoemde basiswaarde, gebaseerd op de periode 2017 tot de start van Werkbeweging. **We hebben de lat hoog gelegd** omdat onder andere de basiswaarde ook het jaar bevat waarin extra is geïnvesteerd in onze doelgroep met de inzet van de buig-impulslijnen. [zie voor meer informatie *Bijlage 3. Toelichting indicatoren Werkbeweging*]. Figuur 1 geeft de realisatie van Werkbeweging en de basiswaarde weer voor de periode vanaf de start tot en met kwartaal 1 2021. De gegevens zijn cumulatief: alles boven de lijn van de basiswaarde is de plus op de bestaande dienstverlening. In figuur 2 is de realisatie van Werkbeweging per kwartaal opgenomen. De figuren bevatten de feiten. Daarna volgt een toelichting met de duiding van de realisatie.

Figuur 1. Realisatie Werkbeweging cumulatief ten opzichte van de basiswaarde en de ambitie (tot en met eerste kwartaal 2021)



Figuur 2. Realisatie Werkbeweging per kwartaal ten opzichte van de basiswaarde per kwartaal (tot en met eerste kwartaal 2021)



Vanaf de start van Werkbeweging is sprake van een plus op de reguliere bestaande dienstverlening. Het totaal aantal bewegingen richting werk is namelijk hoger dan de basiswaarde. De eerste kwartalen lagen we op koers, de stand was 615 in kwartaal 1 2020 (3e kwartaal van Werkbeweging) en daalde naar 415 extra bewegingen in kwartaal 1 2021 omdat de rekensystematiek ook negatieve saldo's bevat. De plus op de reguliere dienstverlening is met de huidige ontwikkeling van de realisatie **niet meer voldoende hoog om het totaal van 2.000 extra bewegingen te realiseren**. De pijl in de figuur laat de richting van de gewenste eindstand zien. **Een groot deel** van de realisatie wordt bepaald door de kernindicator **plaatsingen**. Het gaat daarbij om bewegingen in de vorm van ontwikkelen werknemersvaardigheden (waaronder werkervaringsplaatsen, al dan niet gecombineerd met opleiding), persoonlijke ontwikkeling en trajecten gecombineerd met taal. De realisatie van deeltijdwerk en uitstroom naar werk is relatief laag. De basiswaarden en realisatie zijn na kwartaal 2 2020 herberekend [Bijlage 2. Toelichting indicatoren].

De ontwikkeling per kwartaal laat (ook) zien dat vanaf de start van Werkbeweging sprake is van een plus op de reguliere dienstverlening. Het gaat om de eerste drie kwartalen (2019 kwartalen 3 en 4, en het eerste kwartaal van 2020). De daaropvolgende kwartalen maakt de gevolgen van corona zichtbaar. Meest in het oog springend is de **scherpe daling van bewegingen richting werk in kwartaal 2** en dat daarna sprake is van **herstel**. Met Werkbeweging is vanaf het derde kwartaal 2020, een periode waarin diverse coronamaatregelen van kracht waren, het niveau van de bestaande dienstverlening in stand gehouden. Het aantal bewegingen is nagenoeg gelijk aan het aantal bewegingen voorafgaand aan Werkbeweging.

Ambitie: duiding realisatie bewegingen richting werk

Bij de start van Werkbeweging zien we het resultaat van de persoonlijke contacten van onze werkmatchers met onze doelgroep in het aantal bewegingen richting werk. Er zijn meer mensen bereikt en meer mensen hebben een stap richting werk gezet door deelname aan onder andere werkervaringsplaatsen, scholing, trajecten op het gebied van persoonlijke ontwikkeling en/of taal. Onze bedrijfsadviseurs zijn vanaf de start aan de slag gegaan met werkgevers om nieuwe werkplekken te creëren. Daarin zijn ze geslaagd. In de eerste kwartalen van Werkbeweging zijn meer passende trajecten gecreëerd. We hadden verwacht dat we in de loop van Werkbeweging steeds meer de vruchten konden plukken van onze inspanningen. Maar toen kwam corona.

Sinds het virus uitbrak staat de arbeidsmarkt onder druk. Daardoor zijn er voor deze doelgroep minder passende plekken (werk, werkervaringsplekken en stages) beschikbaar en minder mogelijkheden om passende plekken te creëren. We merken namelijk dat werkgevers in deze zware tijden minder ruimte hebben om mee te denken over het creëren van mogelijkheden en het organiseren van goede begeleiding van onze doelgroep. Ook zijn tijdens de crisis de mogelijkheden beperkt(er) om werkzoekenden ondersteuning te bieden zodat zij een beweging richting werk konden maken. Daarnaast is in de periode dat de Tozo-regeling werd opgezet en uitgevoerd een deel van de werkmatchers Werkbeweging ingesprongen om zorg te dragen voor ondersteuning van de ondernemers. [*Bijlage 2. Toelichting impact corona*].

Als reactie op COVID-19 hebben we samen met onze partners diverse maatregelen genomen. Dat varieert van digitale dienstverlening tot aanpassen van de groepsgroottes en de (leer)werkplekken. Deze oplossingen maakten het mogelijk dat een deel van onze doelgroep een beweging richting werk kon maken. Ook hebben we samen met werkgevers en partners nieuwe passende (leerwerk)trajecten opgezet en zijn mensen uit onze doelgroep aan het werk gegaan.

Nu corona zo lang aanhoudt, is de huidige situatie niet meer te vergelijken met voorgaande jaren. We geven de realisatie weer volgens een systematiek waarmee de bestaande dienstverlening is afgezet tegen een periode waarin er kansen op de arbeidsmarkt waren en er geen sprake was van angst voor besmetting, quarantaineregels en een beperkt aantal beschikbare plekken vanwege coronamaatregelen. Het is een systematiek waarbij de teller van Werkbeweging begint te lopen als het niveau voorafgaand aan Werkbeweging is behaald. Dit roept de vraag op hoe we de uitkomsten moeten duiden. We zien dat in vergelijking met de periode voor Werkbeweging het aantal mensen dat gestart is met deeltijdwerk of uitstroomt naar werk is gedaald. We zien ook dat in totaal meer mensen een beweging richting werk hebben gemaakt dan voor de start van Werkbeweging. En we zien dat vanaf kwartaal 3 2020 het aantal bewegingen richting werk rond hetzelfde niveau is als vóór Werkbeweging. Het is reëel om te veronderstellen dat zonder extra investering de bestaande dienstverlening tijdens corona zou zijn gedaald. Dat we vanaf kwartaal 3 in 2020 het aantal bewegingen richting werk op peil hebben weten te houden, beschouwen we als resultaat van de extra investering die we hebben gedaan in het kader van Werkbeweging. Met de inzet van Werkbeweging kunnen we mensen ondersteuning bieden, voorbereiden en samen met werkgevers passende werkplekken vormgeven zodat ze kunnen profiteren van de kansen die de arbeidsmarkt biedt zodra die weer aantrekt.

Werkzoekenden en werkgevers

Mail van werkzoekende aan een werkmatcher: *(…) Hierbij ontvang je een kopie van mijn arbeidsovereenkomst (..). Het betreft een tijdelijk aanstelling voor 1,5 jaar (36 uur per week). De ingangsdatum is 8 juni 2020. Vanaf die datum kan de uitkering worden gestopt. (…), ik wil je graag nogmaals bedanken voor je inspanningen, je constructieve en flexibele houding en, bovenal, voor het feit dat je oog hield voor de persoon, zijn context en de menselijke maat.*

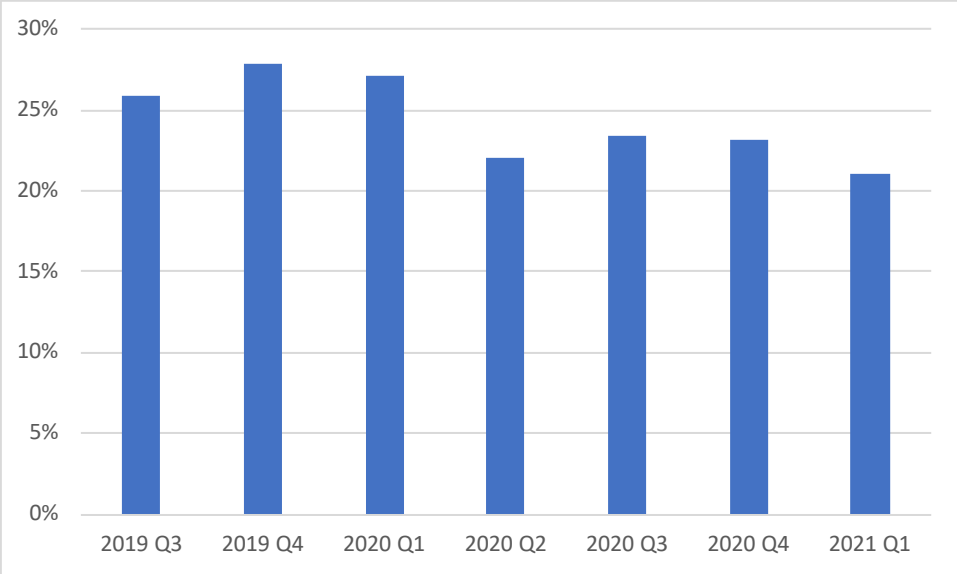
Klankbordgroep Werkgevers: wat motiveert jou om deel te nemen aan deze klankbordgroep? *Mijn motivatie zijn de mensen en hun talenten. Het herontdekken van zichzelf door maatwerk te bieden…Ideeën krijgen om het aantrekkelijk te maken voor de werkzoekende. Wat maakt dat de drempel zo hoog is om bij ons te komen werken of een werkervaringsplaats te krijgen…Een bijdrage leveren vanuit de praktijk hoe werkzoekenden te kunnen begeleiden naar betaald werk.*

Overige indicatoren: aandeel actief en cofinanciering

Aandeel actief

De indicator aandeel actief geeft een beeld van het aantal unieke personen dat participeert naar vermogen in verhouding tot het totaal aantal mensen dat in deze periode in arrangement 3 zit of heeft gezeten. Het gaat om participeren richting werk door de inzet van onze dienstverlening. [*Bijlage 3. Toelichting indicatoren*].
Onderstaande figuur geeft een overzicht per kwartaal.

Figuur 3. Aandeel actief per kwartaal



Bij de start van Werkbeweging zien we dat er percentueel meer personen in arrangement 3 actief zijn door de inzet van onze dienstverlening. In kwartaal 2 zien we de gevolgen van corona, gevolgd door een licht herstel. Het herstel in het aantal bewegingen naar werk is groter. Dat het aandeel actief niet precies hetzelfde patroon laat zien, heeft er mee te maken dat het aantal personen in arrangement 3 is gegroeid en dat personen meerdere bewegingen naar werk maken. Bij de start van Werkbeweging waren 3.400 werkzoekenden ingedeeld in arrangement 3. Dit is gegroeid naar bijna 4.000. Dit is deels een gevolg van Werkbeweging: we wilden meer mensen (onder andere arrangement 4) laten profiteren van onze aanpak.

Het doel is niet om 100% te realiseren, het gaat immers om dienstverlening die past bij de persoon en zijn of haar situatie. Werkzoekenden die participeren naar vermogen op een activeringsplek onder begeleiding van zorgprofessionals zijn niet meegenomen in deze indicator omdat dit nog geen directe stap richting werk is. Verder heeft hulpverlening op andere leefgebieden soms prioriteit waardoor er (nog) geen sprake is van ‘actief’ in een directe beweging richting werk, terwijl er wel een belangrijke stap wordt gezet in herstel.

Cofinanciering.

We onderscheiden twee vormen van cofinanciering:

1. financiële middelen (in euro's) via cofinanciering vanuit onder andere het Rijk, werkgevers en private organisaties en
2. het aantal werkgevers dat (substantiële) bijdrage in natura levert, bijvoorbeeld in de vorm van het beschikbaar stellen van ruimte, kennis en/of fte's.

Figuur 4 overzicht realisatie cofinanciering: financieel en werkgevers.

1,5 miljoen Euro, 4 jaar (2020-2024)
Regiodeal; Meedoen en Ondernemen,
een plus op Werkbeweging:

17.000 Euro (start 2021)
Oranjefonds: project voor Taal met Collega's

Bijdrage opleidingskosten Step2Work: leer-werktraject met opleiding MBO2-niveau

Utrechtse bedrijven openen hun deuren:
100 meeloopdagen, 10 gastsprekers en
20 rondleidingen

Ontwikkeling traject praktijkverklaring
Pilot 10 deelnemers

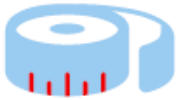
Ontwikkelkosten cultuurtraining
Aanpassen taalniveau schoolboeken

Cofinanciering is geen doel op zich maar draagt bij aan de realisatie van Werkbeweging.
Met de inzet van extra financiële middelen van de Regio Deal vitale wijken krijgt Werkbeweging in Overvecht een extra impuls. De komende vier jaar worden pilots en experimenten opgezet ter ondersteuning van onze doelgroep in Overvecht. We zijn al gestart met het doorbraakpotje Werk: 'bureaucratievrij geld' om doorbraken op het gebied van werk te kunnen realiseren. Ook is de Beroepentuin uitgebreid met extra begeleiding en snuffelstages. Verder is een netwerk opgezet van lokale ondernemers (OvO) die werkzoekenden in Overvecht helpen met stappen naar werk. In mei 2021 starten we met een project jobhulpmaatjes.

Het Oranjefonds investeert in een project voor Taal met Collega's. Daarin worden medewerkers binnen een bedrijf opgeleid tot taalmaatje op de werkvloer. Hierdoor ontstaan er meer mogelijkheden voor mensen die vanwege taal niet aan de slag komen en worden bedrijven inclusiever. We hebben vergevorderde gesprekken met een bedrijf en we verwachten binnenkort te kunnen starten.

De overige vormen van cofinanciering bestaan uit investeringen met gesloten beurs. Onze partners investeren in opleidingskosten en/of ondersteunend materiaal, in de ontwikkeling van nieuwe projecten (praktijkverklaring) en trainingen (cultuur) of zij dragen bij door het organiseren van laagdrempelige ontmoetingen met werkgevers. Dit zijn mooie voorbeelden van samenwerken via Werkbeweging

II. Voortgang actielijn 1: Vaker persoonlijk contact en meer maatwerk.



Met en voor de werkzoekenden zelf

Wat aandacht krijgt groeit. We weten dat Utrechters in de bijstand te maken hebben met schulden, opvoeden van jonge kinderen, taalachterstand, lichamelijke of psychische problemen. Zij vinden moeilijk de weg naar werk. Het vraagt een grote inspanning, en ondersteuning van velen, om in beweging te komen en talenten te ontplooien. Daarnaast kost het tijd om helemaal onafhankelijk van de uitkering te kunnen zijn. Er is daarom veel in gang gezet om meer persoonlijk contact te hebben met onze werkzoekenden met een afstand tot de arbeidsmarkt en te ondersteunen in hun beweging naar werk.

Belangrijkste acties en resultaten

- **Omslag in werken en contact met werkzoekenden**. Werkmatchers hebben een omslag gemaakt in hun manier van werken en in de contacten met werkzoekenden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Zij hebben vaker contact en werken aan het opbouwen van een vertrouwensband. De extra tijd stelt hen in staat om meer aandacht te hebben voor de persoonlijke situatie, de wensen en behoeften van werkzoekenden en samen te bepalen welke stappen er mogelijk en nodig zijn. Ze laten meer van zichzelf zien en voelen meer verantwoordelijkheid om met de werkzoekenden aan de slag te gaan. Het is een omslag in werken die continu aandacht vraagt **zodat werkzoekenden ook echt verschil ervaren**, **zich gesteund voelen en bewegingen kunnen maken richting werk of andere passende ondersteuning**. Er zijn veel voorbeelden waarbij de meerwaarde van Werkbeweging zichtbaar is. Die meerwaarde is, naast bewegingen richting werk, dat werkzoekenden zich **gehoord voelen**, meer **zelfvertrouwen** hebben, weer **een (dag) ritme** hebben, weer beseffen dat ze wat **kunnen** en **vertrouwen** krijgen in de toekomst. Uit het klanttevredenheidsonderzoek (KTO) dat is uitgevoerd in de zomer van 2020 zien we ook dat nog niet alle werkzoekenden dit zo ervaren.

Voorbeeld van een jongere met een angststoornis en een vorm van autisme, de stappen richting werk en uitstroom naar werk:
In het eerste gesprek met de werkmatcher gaf de jongere aan niet te weten waar te beginnen. De werkmatcher heeft haar informatie gegeven over de mogelijkheden van hulpverlening en ze hebben afgesproken dat ze eerst naar de huisarts zou gaan. De drempel om op de tweede afspraak te komen was hoog en deze werd een aantal keren afgezegd. Door ruimte te bieden, is de jongere uiteindelijk over de drempel gestapt en zijn er diepgaande gesprekken geweest. Zo ontstond er uiteindelijk ruimte voor de jongere om na te denken en haar wensen te bespreken. De jongere gaf aan graag bij de werkgever van haar moeder te willen werken, zodat er een bekende in de buurt zou zijn. Ze is toen intensief begeleid om haar kwaliteiten te leren kennen en de mogelijke vervolgstappen te bepalen. Vervolgens is er een werkervaringsplek met begeleiding gecreëerd bij de werkgever van haar moeder. Dit ging goed gegaan en na afloop (3 maanden) kreeg ze een contract en was de bijstand niet langer nodig.

Mail van werkzoekende aan werkmatcher over persoonlijk contact:
Vond het gesprek ook hele fijn moest net nog aan je denken. Ik heb me eigenlijk nog nooit zo goed op me gemak gevoelt bij iemand heel fijn dat je naar me hebt geluisterd en geadviseerd. Ik zie je op het volgende gesprek. Daarbij wil ik je bedanken voor de complimenten die me gaf Dat gebeurd niet vaak en daar krijg ik toch meer doorzettingsvermogen van.

Mail aan werkmatcher over aan het werk gaan en rol werkmatcher:
Ik heb donderdag een gesprek op kantoor voor een contract van 24/26 uur. Ik ben al de hele week ingewerkt en mag nu al bepaalde handelingen zelfstandig doen. Ik denk dat het verstandig is als we de uitkering vanaf volgende maand stoppen. (…) . Bedankt voor het zelfvertrouwen en de bemoedigende woorden, ben super trots op mezelf dat ik me uit mijn depressie heb gevochten en nu echt een baan heb gevonden waar ik in kan gaan groeien.

Klanttevredenheidsonderzoek zomer 2020
Bijna driekwart van de werkzoekenden (die het kto hebben ingevuld) vindt dat er goed naar ze wordt geluisterd. Dit is iets meer dan de uitkomst uit het rekenkameronderzoek Werken aan Perspectief. Vooral statushouders zijn hier zeer tevreden over. Niet iedereen ervaart dat goed naar ze geluisterd wordt, bijna een kwart van de werkzoekenden is het (zeer) oneens met de stelling die hen hierover is voorgelegd.
Bijna driekwart van de respondenten (exclusief respondenten die de vraag hebben beantwoord met 'weet niet/ wil niet zeggen') vindt het aantal contactmomenten precies goed. Dit is vergelijkbaar met het rekenkameronderzoek. Ten opzichte van 2 jaar geleden is het aantal werkzoekenden dat het aantal contactmomenten te veel vindt bijna verdubbeld. We pakken dit op in onze gesprekken met werkzoekenden. Het is belangrijk om de wensen en mogelijke weerstand bespreekbaar te maken en samen te bepalen welke vorm en frequentie het best past.

- **Investeren in omslag in werken**. We zijn met onze klankbordgroep Werkzoekenden in gesprek gegaan over hoe we persoonlijke begeleiding effectief kunnen maken en hoe we maatwerk kunnen leveren. In 2020 hebben we deze sessies voortgezet waarbij begrip, het aansluiten op de behoeften van werkzoekenden en stress-sensitieve gesprekstechnieken centraal stonden. Verder is extra geïnvesteerd in trainingen gespreksvoering en het startgesprek. De training in het herkennen van psychische problematiek is vertraagd. In 2021 zullen we deze samen met partners in de stad alsnog organiseren. Ter ondersteuning van de omslag in werken, delen werkmatchers goede voorbeelden en zijn er kennisrondes en inspiratiebijeenkomsten met onze partners georganiseerd. Er is niet één aanpak die voor iedereen werkt. We sluiten aan bij de situatie en behoeften van werkzoekenden. De ervaren afstand tussen werkmatchers en werkzoekenden is niet in één keer overbrugd, het is een proces van leren, bijstellen en doorgaan.
- **Overige aanpassingen in werkwijze.** We zijn aan de slag gegaan met de uitkomsten van de sessies met werkzoekenden en de trainingen. Zo hebben we bijvoorbeeld onze brieven aangepast en is opnieuw onder de aandacht gebracht dat hulpverlening mee kan naar een gesprek. Binnen de startweek hebben we meer ruimte gecreëerd voor de inbreng van wensen van werkzoekenden zodat het plan van aanpak hierop aansluit. Hierin werken we ook nauw samen met de buurtteams.
- **Werkzoekenden in beeld**. Bij de start van Werkbeweging was een groot deel van onze doelgroep niet goed in beeld. We hebben extra ontmoetingen georganiseerd om kennis te maken en deelnemers, indien van toepassing, direct een beweging richting werk te kunnen laten maken. We hebben onze aanvraagprocedure aangepast. Mensen uit arrangementen 3 en 4 krijgen nu in de tweede week van hun aanvraag een intakegesprek. Tijdens dit gesprek komen barrières ter sprake op diverse leefgebieden (psychisch, fysiek, taal, schulden etc.) zodat we de dienstverlening tijdig kunnen starten en we, indien nodig, kunnen doorverwijzen naar de juiste hulp en zorgverlening. Bij het kopje 'Overige cijfers en duiding' geven we in figuur 2 een overzicht van het aantal werkzoekenden en hun uiteenlopende kwetsbaarheden.

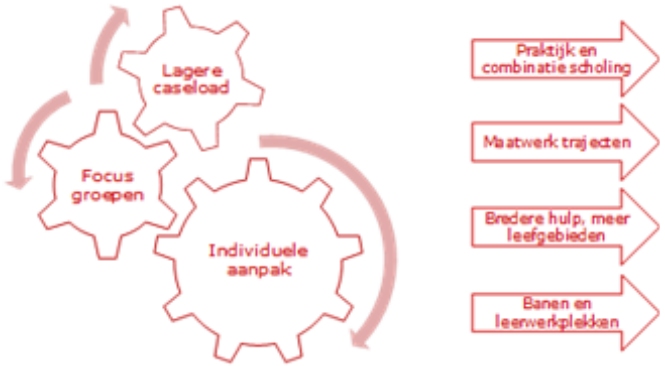
- Corona noodzaakt ons tot digitaal werken. We zijn positief verrast dat veel werkzoekenden **online trainingen en webinars** hebben gevolgd, soms in klein verband en met hulp. Het is duidelijk dat we nog meer dan voorheen moeten investeren in het digitaal vaardig maken van werkzoekenden.
- **Scholing.** We hebben onderzoek gedaan naar de behoefte van werkzoekenden en de inzet en de effectiviteit van scholing. (Zie voor meer informatie de Dashboardbrief kwartaal 4 2020, kenmerk 8649241). We zijn aan de slag gegaan met de uitkomsten en brengen scholingsmogelijkheden vaker actief onder de aandacht in onze gesprekken met werkzoekenden, bespreken met hen wat de meerwaarde van scholing kan zijn en welke kansen dit biedt op de arbeidsmarkt. Meer informatie over scholingstrajecten, leer-werktrajecten en taal is opgenomen bij actielijn2.

Praktijkvoorbeeld stap richting werk via kinderopvang en opleiding
Een alleenstaande moeder had slechte ervaringen met kinderopvang. Om het vertrouwen te krijgen, heeft ze met haar werkmatcher afspraken gemaakt om zelf op onderzoek uit te gaan. Dat bestond uit een dagje meekijken bij een opvang om te zien of de kinderen zich op hun gemak voelden. Ook heeft ze gesprekken gevoerd met de kinderopvang en informatie en uitleg gekregen over hoe zij werken. Daardoor is haar beeld veranderd en was er ruimte om een vervolgstap te zetten. De vrouw had geen kwalificaties om een opleiding voor onderwijsassistent te volgen. De werkmatcher had er vertrouwen in dat zij het zou kunnen. Ze heeft de eerste modules gehaald en zij is inmiddels begonnen aan de derde module

- **Samenwerking met partners in de stad.** Utrecht heeft een rijk en gevarieerd aanbod van (informele) partners op het gebied van zorg en welzijn met meerwaarde voor onze doelgroep. We geven op verschillende manieren vorm aan de samenwerking. Het gaat om het benutten van elkaars expertise, zorgen voor warme overdrachten en/of aansluiten bij gesprekken, het bespreken van casuïstiek en het organiseren van kort lijnen tussen professionals van de verschillende organisaties. Dit alles is een proces van samen leren, bijstellen en uitproberen, er is geen blauwdruk voor het vormgeven van de samenwerking. Een voorbeeld is dat Wij3.0 en Lister vaste aanspreekpunten hebben voor onze werkmatchers, zowel voor het bespreken van casuïstiek als voor het meedenken over kwesties als activering, re-integratie en/of woonproblematiek. Dit is extra waardevol omdat zij de mogelijkheden van de vele partijen in de stad kennen. We hebben afspraken met de aanbieders van Sociale Prestatie Meewerken over hun laagdrempelig aanbod dat geschikt is voor onze doelgroep en een waardevolle opstap richting werk. Solgu heeft in de kennisrondes van werkmatchers en bij een aantal van hun teams de expertise over chronische aandoeningen gedeeld. Zoals eerder genoemd sluit het buurtteam aan bij de startweek, zodat werkzoekenden direct begeleiding kan worden geboden bij hulpvragen. Ook zijn we samen de pilot 3-gesprekken gestart waarin met deelnemers wordt gewerkt aan afgestemde plannen. Verder hebben we afspraken met het NIZU (informele zorg) en zijn de initiatieven van vrijwilligers in kaart gebracht. Tijdens 'All you need is Work' in december 2019 konden werkzoekenden zelf ook kennismaken met deze partijen. Het aantal organisaties en platforms – denk bijvoorbeeld aan ADSU – is bijna ongelimiteerd, we blijven investeren in directe contacten. Maar we zijn nog niet waar we willen. Corona heeft invloed op de voortgang en de mogelijkheden voor samenwerking. Er was bijvoorbeeld niet altijd voldoende ruimte om tot concrete uitwerkingen te komen. Daarbij zijn momenteel bepaalde vormen van samenwerking niet mogelijk, zoals spreekuren of individuele gesprekken met werkzoekenden op de locaties van onze partners. Tenslotte is in de duidingssessies met onze partners geconstateerd dat er meer en betere kennisuitwisseling en samenwerking tussen onze partners moet komen (bijvoorbeeld Wij3.0, U-centraal, UW, I-did, scholingsmakelaar (RBO), Calder en Sagenn). UW en Sagenn zullen hierin het voortouw nemen. Deel II van deze rapportage bevat meer informatie over de samenwerking met partners.

- **Doorbraakpotje**. Van professionals in het sociale domein horen we terug dat kleine belemmeringen soms grote gevolgen hebben voor bewegingen richting werk. Met het Werk Doorbraakpotje (in het kader van Regiodeal vitale wijken) kunnen hulpverleners inwoners ondersteunen met een bedrag tot 500 euro per inwoner om deze belemmeringen op te lossen. Er zijn minimale spelregels waardoor de administratieve lasten zeer beperkt zijn. Eind januari 2021 is een start gemaakt. In middels zijn 14 professionals aangesloten vanuit de buurtteams, JoU, Dock, Leerwerkloket, UWV, Pozitive en WenI/WSP.
- **Link actieagenda Schuldenvrij**. Rondkomen gesprekken met jongeren en sneller en integraal saneren bij sociale renovaties (pilot Overvecht) [Raadsbrief].

Overige cijfers en duiding

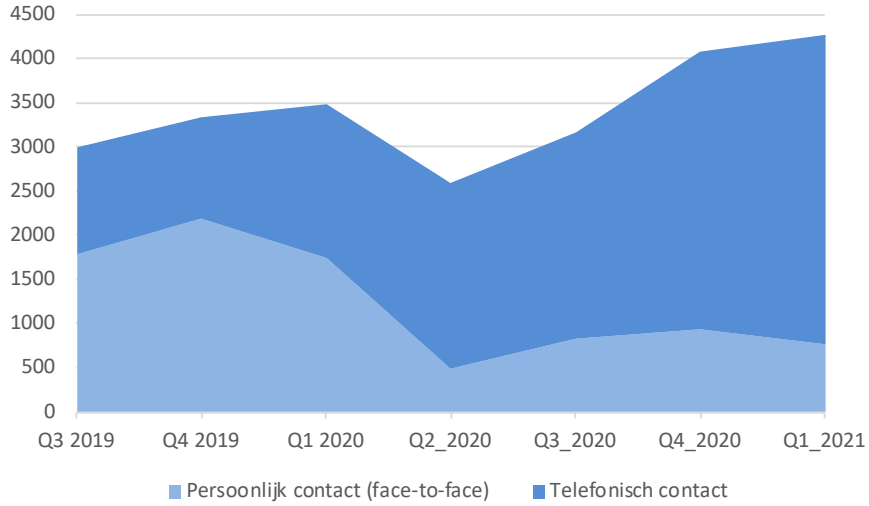


De raadsbrief toezeggingen actieagenda Werkbeweging van 19 november 2019 (kenmerk 7046378) bevat meer informatie over de focusgroepen die Werk en Inkomen onderscheidt en de keuze voor deze groepen

Er zijn **extra werkmatchers** aangetrokken en ingewerkt (15 fte). Hiermee was het mogelijk om het aantal werkzoekenden in de **caseloads** van de werkmatchers **te verlagen naar gemiddeld 125**. De werkzoekenden hebben een **vast contactpersoon**, met andere woorden een vaste werkmatcher. Het is mogelijk om van werkmatcher te **wisselen. Ze** werken in zogenoemde **focusgroepen**, zodat ze expertise kunnen opbouwen over specifieke regelingen, kennis krijgen van de doelgroep en daarmee beter kunnen werken aan maatwerk en oplossingen.

Deze acties zijn belangrijke randvoorwaarden om onze doelgroep meer aandacht en maatwerk te kunnen bieden. Gezamenlijk vormen ze een vliegwiel om mensen een beweging richting werk te laten maken.

Figuur 1. Globale ontwikkeling persoonlijke en telefonische contacten van werkmatchers met werkzoekenden, start Werkbeweging tot en met kwartaal 1 2021



Figuur 1 laat de geregistreerde contactmomenten zien. Het is een globaal beeld van de ontwikkeling omdat er binnen één registratie(code) meerdere contactmomenten kunnen zijn. Deze afweging is gemaakt zodat de administratielast voor de werkmatchers niet onevenredig hoog wordt. Naast deze vormen van contact, hebben werkzoekenden en werkmatchers ook contact via de mail.

Vanaf de start van Werkbeweging is een groei zichtbaar in het aantal contacten met werkzoekenden. In het begin van de coronacrisis is het aantal contacten sterk gedaald. Corona vroeg veel aanpassing van werkzoekenden en werkmatchers om contact vanuit huis te onderhouden, maar het is gelukt om het contact te intensiveren.

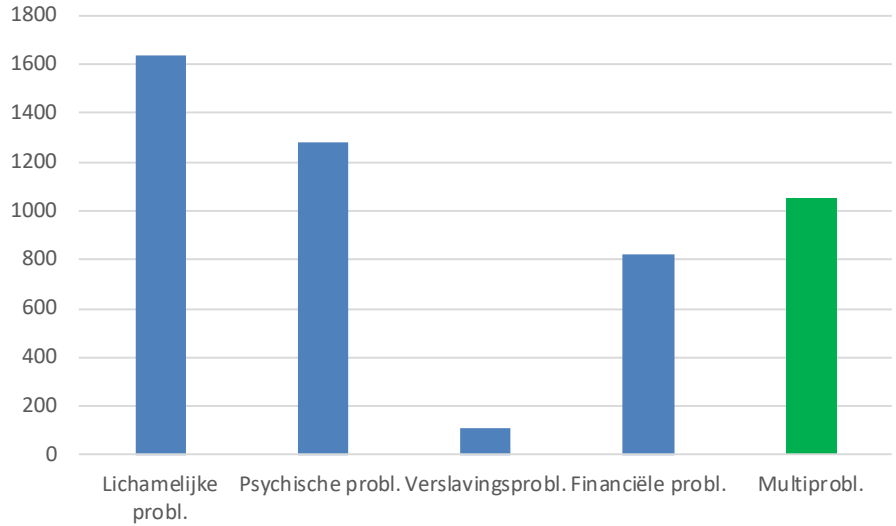
Werkzoekenden en werkmatchers staan nog wel voor een aantal uitdagingen: niet iedereen is even goed telefonisch of digitaal bereikbaar; de non-verbale communicatie en het oogcontact vallen weg en het is moeilijker om te reflecteren op iemands houding en gedrag. Eén van onze zorgpartners verwoordde dat het voor hen mogelijk eenvoudiger is om telefonisch contact te houden omdat er al sprake is van een langdurige vertrouwensband. Een vertrouwensband opbouwen en onderhouden terwijl je elkaar nog niet goed kent is lastig als er geen persoonlijk contact mogelijk is. Lastiger, maar niet onmogelijk. De voorbeelden uit het begin van dit deel illustreren het contact tussen werkmatcher en werkzoekende en het vertrouwen dat hieruit spreekt.

Corona heeft ook positieve gevolgen werkmatcher verwoordt het zo: '*Ik heb meer inlevingsvermogen. Het is voor de inwoner erger geworden na de coronasituatie. Maar ook voor mij, (…). Ik herken het, ik snap het.*' Voor sommige werkzoekenden levert telefonisch contact ook minder spanning op, ze hoeven niet naar het 'imposante' Stadskantoor te komen, of bang te zijn dat ze een bekende tegenkomen.

Werkzoekenden in beeld

De doelgroep van Werkbeweging heeft een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Er kan sprake zijn van psychische en/of lichamelijke kwetsbaarheden, schuldenproblematiek, laag taalniveau, laag opleidingsniveau en langdurig in de uitkering. Figuur 2 geeft een overzicht van de stand van zaken in het eerste kwartaal van 2021.

Figuur 2. Overzicht aantal werkzoekenden met lichamelijke-, psychische- en verslavingsproblematiek, financiële problemen en multiproblematiek. Stand kwartaal 1 2021



Om een goed onderbouwd beeld te krijgen van de mogelijkheden hebben wij sinds de start van Werkbeweging bijna 1.000 arbeids-medische belastbaarheidsonderzoeken en advies aangevraagd en voor groot deel ook een psychologisch onderzoek. Onderdeel van de adviezen is ook een activerend consult waarin de werkzoekende wordt geactiveerd en oplossingsgerichte ondersteuning wordt geboden.

Uit de adviezen blijkt dat bij bijna alle aanmeldingen sprake is van een beperking. Uit de psychologische onderzoeken komt naar voren dat bijna 80 procent een behandeling zou moeten hebben, maar dat het merendeel die niet heeft. Het advies is veelal dat eerst een behandeling moet worden ondergaan vóórdat er naar werk kan worden gekeken.

Bij de duiding van de realisatiecijfers is het van belang te weten dat het voor een deel van onze doelgroep nog te vroeg is om een stap richting werk te maken. Of eigenlijk: de weg richting werk kent vele stappen zoals hulpverlening GGZ, huisarts, gezinsondersteuning, activering onder begeleiding van een zorgprofessional. Dit is niet alleen de ervaring van onze werkmatchers. Van de respondenten uit het kto geeft 31% aan hulp nodig te hebben bij lichamelijke en psychische problemen. Het gaat daarbij relatief vaak om mensen die worden begeleid vanuit de focusgroep Volwassenen (55%). Maar ook relatief veel jongeren (42%) geven aan hulp bij psychische of lichamelijke problemen nodig te hebben om een volgende stap naar werk te kunnen maken.

Bij het begeleiden richting werk zijn we afhankelijk van de mogelijkheden van andere instanties om hen hulp te bieden. Waar mogelijk zoeken we de samenwerking, maar we merken ook dat we een pas op de plaats moeten maken omdat er wachtlijsten zijn in de zorg.

Overige cijfers: uitkomsten klanttevredenheidsonderzoek

In de zomer van 2020 hebben we een kto uitgevoerd (een tweede meting volgt in de zomer van 2021). De uitkomsten helpen ons om onze dienstverlening te verbeteren. Een aantal uitkomsten is in het kader hierboven opgenomen. Andere bevindingen zijn:

- Twee derde van de werkzoekenden krijgt de hulp van de gemeente die ze nodig hebben, ongeveer de helft geeft aan door deze hulp meer kans te hebben op het vinden van werk en iets meer dan de helft is tevreden over het gevolgde re-integratietraject. In het algemeen zien we dat statushouders en alleenstaande ouders het meest te spreken zijn over de ondersteuning die zij krijgen.

- Er is ook ruimte voor verbetering. Niet iedereen ervaart maatwerk. Een aantal werkzoekenden heeft toegelicht dat de ondersteuning niet aansloot bij hun behoeften, zij ervaren een standaardtraject en/of zijn het niet eens met het gegeven dat ze beschikbaar moeten zijn voor werk terwijl er weinig werk is. We kunnen niet met zekerheid zeggen of zij dit bij aanvang van het traject al zo voelden of dat die gevoelens in de loop van het traject zijn ontstaan en of dit onderwerp ter sprake kwam bij hun werkmatcher. Het geeft wel aan dat het belangrijk is om hierover in gesprek te blijven en te onderzoeken wat werkzoekenden motiveert en wat een passende stap richting werk zou kunnen zijn.
- Er zijn eveneens werkzoekenden die hun positieve ervaringen hebben toegelicht. Zo geeft een aantal aan dat de ondersteuning hen meer motivatie, zelfvertrouwen en zelfinzicht (ik kan wel wat) hebben gegeven. Andere voorbeelden die zijn genoemd over wat de ondersteuning hen heeft opgeleverd, zijn het opdoen van vaardigheden, het vergroten van hun netwerk en het krijgen van een dagritme.

Speerpunten in 2021

In 2020 lag de focus vooral op leren en onderzoeken. Het ging om vraagstukken als: hoe voeren professionals het gesprek met werkzoekenden, welke behoefte hebben zij en welke ondersteuning sluit hier het best op aan. Andere belangrijke vragen: wat is nodig om maatwerk te kunnen bieden, welke concrete afspraken kunnen we maken met onze partners in de stad om de samenwerking te versterken zodat we onze inwoners beter kunnen ondersteunen.
In 2021 zetten we deze werkwijze voort, maar we brengen ook extra accenten aan die voortkomen uit de geleerde lessen. Het gaat deels om nieuwe accenten, deels om aandachtspunten die nog beter uitgewerkt kunnen worden zodat werkzoekenden echt het verschil ervaren:

- vasthouden en versterken vertrouwensband, vasthouden van mensen die een beweging hebben gemaakt zodat zij kunnen profiteren wanneer de arbeidsmarkt aantrekt;
- afspraken met meer partners en realiseren warme overdracht hulpverlening;
- met onze partners investeren in digivaardigheden van onze doelgroep, ondersteuning bij digitaal contact;
- meer en/of expliciet aandacht in de gesprekken met werkzoekenden voor de mogelijkheden op het gebied van activering, scholing en rondkomen;
- aanbod zichtbaarder maken voor werkzoekenden;
- Extra aandacht voor goed informeren en voorbereiden van kandidaten bij ontmoetingen met werkgevers.

III. Voortgang actielijn 2: Meer passend werk en meer banen



Een palet aan mogelijkheden passend bij iemands talent en mogelijkheden

Samen met werkgevers hebben we vastgesteld dat er een mismatch op de arbeidsmarkt is en dat er ruimte is voor het gesprek over de inclusieve arbeidsmarkt en het aanpassen van functies. Daarom investeren we in intensiever contact met en ondersteuning van werkgevers. Ook zetten we in op het creëren van nieuwe, passende banen.

Belangrijkste acties en resultaten

- **Omslag in werken en contact met werkgevers**. De bedrijfsadviseurs hebben een omslag in werken gemaakt. Naast het werven van vacatures ligt de focus op werken vanuit de mogelijkheden en specifieke behoeftes van de werkzoekenden. De bedrijfsadviseurs denken mee met werkgevers over hoe zij hun organisatie/werkplekken kunnen inrichten om onze doelgroep een plek te bieden. Zij zijn gericht op het creëren van een win-winsituatie: voor de werkgevers bieden ze een oplossing voor vergrijzing, tekort aan personeel, invulling inclusief werkgeverschap en voor werkzoekenden een plek om te leren, te groeien en te werken. Onze werkzoekenden en werkgevers zijn divers en daarmee ook de oplossingen. Kenmerkend is dat we veel en diverse kleine bewegingen in gang zetten zodat we stap voor stap het verschil kunnen maken. Dit heeft geleid tot een aantal mooie samenwerkingen, zoals:

In samenwerking met de railbedrijven (pilot SZW in het kader van VIA) hebben we enkele statushouders kunnen plaatsen. Met Cobala hebben we een kleinschalige pilot (6 deelnemers) werk en gezondheid uitgevoerd.
Zoals aangegeven in deel I, zijn er ook nieuwe initiatieven met cofinanciering gestart zoals een leerwerktraject, laagdrempelige ontmoetingen, het project praktijkverklaring en taal met collega's.

Bij de gemeente Utrecht is een aantal passende banen gecreëerd. Bij de afdeling facilitair zijn drie werkervaringsplaatsen vormgegeven. Door corona konden twee plekken nog niet worden ingevuld. Bij Werk en Inkomen is een werkzoekenden aan de slag gegaan als medewerker schulddienstverlening. Ook is gestart met de werving van 'coronabanen' bij VTH. Het gaat om functies van gastheer/gastvrouw en publieksbegeleiders. Deze functies staan open voor een bredere doelgroep dan alleen Werkbeweging.

- **Extra investeringen in taal**. We hebben een intensieve aanpak ontwikkeld waarin taal en leren centraal staan. Het gaat om een combinatie van taal gericht op de werkvloer, het leren van de (werk)cultuur, vakopleiding en meteen aan de slag op de werkvloer. De deelnemers kunnen starten vanaf een veel lager taalniveau (AO-A1) dan eerder mogelijk was. Er zijn verschillende trajecten opgezet zoals taal, cultuur, werk en taal in de horeca (2 groepen met 10 deelnemers), logistiek (2 groepen met 10 deelnemers) en de zorg (zie onderstaand kader voor meer informatie). Hierbij is niet alleen aandacht voor taal en werk, maar is de begeleiding ook gericht op de cultuur op de werkvloer. Eerder noemden we al het samen met Taal doet Meer en het Oranjefonds

ontwikkelde project Taal met collega's. Het taalaanbod bestaat verder uit geïntegreerde opleidingstrajecten (ROC, 79 deelnemers), taalconversatielessen, taallessen gericht op sociale en leefomgeving en taal gericht op werk. Meer dan 700 mensen maken gebruik van dit aanbod of hebben dat gedaan. Voor mensen die niet leerbaar zijn is eveneens een traject opgezet. Dit zal starten zodra er werkplekken beschikbaar komen, naar verwachting na corona.

Voorbeeld van publiek-private samenwerking: programma Werk en Taal Zorg.
Voor mensen met een taalachterstand is de stap naar betaald werk vaak nog te groot. Door taal en leren te combineren met een werkervaringsplek kunnen we hen optimaal ondersteunen. We waren al gestart in de horeca en logistiek, nu zijn we ook actief in de zorg. De partijen waarmee we samenwerken zijn de taalschool NCB, werkgever en praktijkopleider Zorgwacht en ROCMN. Tijdens dit traject krijgen de deelnemers taal gericht op de werkvloer, cultuurlessen, opleiding en gaan ze onder begeleiding aan de slag in de thuiszorg. In maart 2021 zijn de eerste 8 deelnemers enthousiast gestart. Later dit jaar zal een tweede groep starten.

- **Extra ontmoetingen werkgevers en werkzoekenden**. Wanneer er eenmaal sprake is van ontmoeting en een goede klik, dan zien we dat er altijd kansen ontstaan, ook al is er op basis van opleiding en ervaring in eerste instantie geen match. We hebben ontmoetingen georganiseerd met spoorbedrijven (Strukton, Prorail en BAM; 40 werkzoekenden), Beroepentuin, en 'All you need is work' (2019: 250 matches). In december 2020 hebben 8 werkgevers samen met bedrijfsadviseurs webinars georganiseerd;

All you need is work 2020: digitale editie.
Op 21, 22 en 23 december van 2020 vond de eerste digitale editie van het All You Need is Work plaats. Het primaire doel van dit evenement was een extra impuls geven aan het aantal ontmoetingen tussen werkzoekenden en werkgevers. Tijdens dit driedaagse programma zijn 12 webinars gehouden over het thema 'online solliciteren'. 8 workshops zijn gegeven door werkgevers waaronder Randstad Uitzendbureau, Docura Thuiszorg, MB-All en de Beroepentuin. Ook is in samenwerking met EEV een website ontwikkeld (www.utrechtwerkt.nl) waar men het programma kon bekijken, zich kon aanmelden voor de webinars en waar men handige tips kon teruglezen. In totaal hebben 85 werkzoekenden deelgenomen aan de workshops onder wie mensen uit arrangement 3, maar ook mensen met een Tozo-uitkering. De meeste deelnemers volgden meerdere workshops.

- Met alle **contractpartijen** zijn we in gesprek gegaan over 'hoe verder tijdens corona' en dat heeft gemaakt dat **alle trajecten zijn doorgegaan in aangepaste vorm**. We hebben samen met onze partners (scholings)trajecten omgevormd zodat we ze digitaal konden aanbieden. We zijn positief verrast dat veel werkzoekenden online trainingen en webinars hebben gevolgd, soms met hulp. Deze lessen nemen we mee naar de dienstverlening van de toekomst.

- **Overig nieuw en aangepast aanbod**. de behoeften en mogelijkheden van werkzoekenden gecombineerd met de behoeften en wensen van werkgevers hebben geleid tot nieuw aanbod. Sagenn biedt bijvoorbeeld ondersteuning waarbij het versterken van zelfregie, vertrouwen in eigen kunnen en motivatie centraal staan (365 deelnemers). Dit is een opstap naar activering of (betaald) werk. Met bestaande partners hebben we plekken aangepast zodat ze ook geschikt zijn voor de doelgroep van Werkbeweging. Voorbeelden zijn werkervaringsplekken bij Stimulans, een voortraject bij I-did (25 deelnemers) en een traject urenopbouw bij UW (32 deelnemers).

Traject urenopbouw
Een voorbeeld van nieuwe dienstverlening voor een groep mensen met specifieke kenmerken en wensen is het traject urenopbouw. Dit is voor mensen die arbeidsvermogen hebben maar wel een medische beperking ervaren (of die is vastgesteld) waardoor zij minder dan 5 uur beschikbaar zijn. In het traject wordt aandacht besteed aan het verhogen van de belastbaarheid en het opbouwen van werkzame uren. Uitgangspunt zijn de mogelijkheden van de kandidaat.

Overige cijfers en duiding

Er zijn **extra bedrijfsadviseurs** aangetrokken en ingewerkt (4 fte). Hiermee is het mogelijk om niet alleen vacatures te werven maar vooral in te zetten op het aanpassen en creëren van **passende banen en leer-werktrajecten,** met speciale aandacht voor de **combinatie met taal**.
Alle bedrijfsadviseurs zijn gekoppeld aan de focusgroepen van de werkmatchers zodat zij gezamenlijk expertise kunnen opbouwen en gericht kunnen werken aan maatwerkoplossingen.

Een kwart van de werkzoekenden geeft aan (kto Werkbeweging) ondersteuning bij taal nodig te hebben om een stap naar werk te kunnen maken. Ook de uitkomsten van een enquête onder werkgevers en het gesprek met de klankbordgroep Werkgevers bevestigden het belang van begeleiding en taal om een stap naar werk te kunnen maken. Bij de acties en resultaten is aangegeven wat we hiermee hebben gedaan.
We blijven werken aan het aanpassen van ons aanbod en het creëren van nieuwe mogelijkheden. Realiteit is ook dat het vanwege corona enige tijd kost om dit te realiseren. Maar samen met onze partners werken we aan nieuwe oplossingen. Tijdens de coronacrisis zijn niet alleen nieuwe trajecten gestart, er is eveneens een aantal trajecten voorbereid en vormgegeven zodat deelnemers kunnen starten wanneer de beperkende maatregelen zijn opgeheven.

Dat sinds corona de arbeidsmarkt onder druk staat, behoeft bijna geen toelichting (meer informatie is evenwel opgenomen in bijlage 2. Impact corona). Maar door corona zijn er ook kansen ontstaan in bepaalde sectoren. Zo is er groei van de werkgelegenheid in de sectoren zorg, post- en koeriersdiensten. Dat vertaalt zich niet 1 op 1 naar kansen voor onze doelgroep, want de concurrentie op de arbeidsmarkt is groter geworden, maar de groei heeft er wel voor gezorgd dat ook onze doelgroep in deze sectoren aan het werk is gegaan. De sectoren waar de meeste mensen uit de bijstand aan het werk gaan, zijn zorg & welzijn, transport & logistiek, industrie & techniek en de zakelijke dienstverlening. Het gaat om functies als productiemedewerker, medewerker klantenservice (deels door de kansen bij de coronalijn van de GGD) en magazijnmedewerker. In totaal zijn vanaf de start van Werkbeweging meer dan 800 mensen (deeltijd) aan het werk gegaan. De

kansen op de arbeidsmarkt voor onze doelgroep waren groter in de periode voor corona, want toen gingen over eenzelfde periode plusminus 200 mensen meer (deeltijd) aan het werk. We kunnen niet precies vaststellen wat de bijdrage is geweest van Werkbeweging. Wel zijn we van mening dat zonder extra investering in deze doelgroep het aantal werkzoekenden dat (deeltijd) aan het werk was gegaan lager zou zijn geweest. De concurrentie op de arbeidsmarkt was immers groter en zonder bemiddeling zouden meer werkgevers hun vacatures hebben vervuld met werknemers die een minder grote afstand tot de arbeidsmarkt hebben.

Constateringen van klankbordgroep Werkgevers:

- we hebben te maken met hoger verzuim, onder meer vanwege quarantaineregels;
- we hebben behoefte aan goed geïnformeerde en voorbereide werknemers onder meer over het werk dat ze gaan doen, regelingen als vakantie en verzuim en over inkomen waaronder vakantiegeld, pensioen, bruto-netto inkomen en de gevolgen van toeslagen op het inkomen (vooroordelen armoedeval);
- we zien een risico dat, als de economie weer aantrekt, mensen niet voldoende zijn opgeleid. Werkgevers in de horeca bijvoorbeeld maken zich zorgen dat ze geen personeel kunnen vinden als ze weer open mogen, omdat werknemers allemaal iets anders zijn gaan doen;
- onze wens is dat bij coaching van werknemers de focus niet puur op baanbehoud ligt, baanroulatie (dezelfde baan bij een andere werkgever) kan passender zijn;
- onderdeel van de begeleiding is volledige, snelle uitwisseling van informatie tussen werkgever en werkmatcher in alle fasen van de plaatsing. Dit kunnen we samen nog beter doen;
- maak gebruik van de kansen die de sectoren logistiek, techniek en bouw bieden;

Quote uit werkgeversenquête: *Complimenten voor alle collega's van het WSP er is een super samenwerking!*

Bovengenoemde punten van de klankbordgroep Werkgevers zijn herkenbaar en weerspiegelen onze gezamenlijke uitdagingen. Samen zorgen voor de beste match en voorkomen van uitval zijn belangrijke doelen. We werken aan de vraag hoe onze werkmatchers en onze bedrijfsadviseurs zowel de werkzoekenden als de werkgevers in elke fase van de plaatsing kunnen ondersteunen, met inachtneming van ieders rol en expertise. Een werkmatcher kan niet alle arbeidsvoorwaarden van de gehele arbeidsmarkt kennen. Maar samen met werkgevers kunnen we algemene kenmerken combineren met branche-specifieke informatie. Dat geldt ook voor de omgang met de quarantaineregels en het toegenomen ziekteverzuim. De gesprekken met werkgevers leveren zowel voor de bedrijfsadviseurs als de werkmatchers waardevolle input voor de persoonlijke gesprekken met de werkzoekenden. Andersom bieden de gesprekken werkgevers inzicht over onze doelgroep.

Speerpunten in 2021

In 2020 lag de focus op het leren en onderzoeken en het creëren van passende plekken. Daarbij ging het om vraagstukken als hoe voeren onze professionals het gesprek met werkgevers, welke behoefte hebben werkgevers en welke ondersteuning en werkgeversbenadering sluit hier het best op aan. En welk aanbod en welke kansen bieden onze partners in de stad. Ook zijn we meerdere pilots en nieuwe vormen van samenwerken gestart. In 2021 zetten we deze werkwijze voort, maar we brengen ook extra accenten aan die voortkomen uit de geleerde lessen. Het gaat deels om nieuwe accenten, deels om aandachtspunten die nog beter uitgewerkt kunnen worden:

- Aandacht voor taal en cultuur op de werkvloer.
- Digitale dienstverlening.
- Extra aandacht voor nieuwe kansen in aanbod en oplossingen. Opzetten pilots en experimenten ter ondersteuning van onze doelgroep in Overvecht (Regio Deal).
- Extra aandacht voor goed informeren en voorbereiden van kandidaten bij ontmoetingen met werkgevers.
- Meer inzicht krijgen in de veranderingen op de arbeidsmarkt en kansen verzilveren op werk in nieuwe sectoren.

IV. Voortgang actielijn 3: Vooroordelen en discriminatie verminderen op de arbeidsmarkt



Met aandacht voor werkgevers, werkzoekenden en onze eigen dienstverlening

Onze ambitie is om een Utrechtse beweging in gang te zetten waardoor vooroordelen en discriminatie op de arbeidsmarkt verminderen.

Belangrijkste acties en resultaten

- (Bijna) alle werkmatchers hebben deelgenomen aan een dialoogsessie over vooroordelen en discriminatie in de contacten met werkzoekenden. De resultaten zijn vertaald naar een training voor al onze professionals. Deze training vindt plaats in 2021.
- Inventarisatie van ons trainingsaanbod en de aansluiting op de weerbaarheid van slachtoffers van arbeidsmarktdiscriminatie. In 2021 gaan we verder in gesprek met onze contractpartners over wat nodig en mogelijk is om de weerbaarheid van mensen te vergroten en hoe hun signaalfunctie kan worden ingevuld.
- Organiseren van expertmeeting (11 experts) over mogelijke inzet van mystery guests en praktijktests om discriminatie op de arbeidsmarkt tegen te gaan. Zie voor meer informatie Raadsbrief Stand van zaken anti-discriminatieagenda 2016-2020.
- Verhogen meldingsbereidheid. De meldingsbereidheid van onze werkzoekenden over ervaringen met discriminatie is laag omdat zij denken dat hier niks aan gedaan kan worden. Daarom hebben we de samenwerking gezocht met Artikel 1. Er is een nieuw telefoonnummer opgezet (start voorjaar 2021) waar een ervaring met discriminatie kan worden gemeld. Artikel 1 biedt ondersteuning aan slachtoffers van discriminatie, zowel moreel als juridisch. Via dit telefoonnummer kunnen we bovendien het aantal meldingen van onze doelgroep monitoren en op basis daarvan gerichte acties opzetten. Naast de dialoogsessies biedt dit onze werkmatchers een concreet handvat om een werkzoekende die aangeeft met discriminatie te maken te hebben, te ondersteunen.
- (Digitale) gesprekken met onze partners over het thema arbeidsmarktdiscriminatie met als doel om samen met de stad het thema te agenderen. Het resultaat van deze gesprekken is dat het thema arbeidsdiscriminatie is opgenomen in de nieuwe anti-discriminatieagenda. In 2021 wordt verder gewerkt aan het initiatief om deze thema's met elkaar te verbinden.

Overige cijfers en duiding

We willen de Utrechtse beweging tot stand brengen in co-creatie met werkgevers, partners en werkzoekenden door het organiseren van ontmoetingen. Omdat vanaf 2020 de ontmoetingen vooral online moesten plaatsvinden, is er minder georganiseerd dan we ons hadden voorgenomen. Het onderwerp leent zich

vanwege de gevoeligheid niet goed voor onlinebijeenkomsten. Wel hebben we, zoals hierboven is aangegeven, input opgehaald bij onze partners en de verbinding gelegd met de anti-discriminatieagenda.
In het klanttevredenheidsonderzoek is werkzoekenden gevraagd naar hun ervaringen op het gebied van discriminatie op de arbeidsmarkt. Niet alle respondenten hebben deze vragen beantwoord. Van degenen die wel reageerden, geeft ongeveer 1 op 5 aan dat ze afgelopen jaar te maken hebben gehad met discriminatie op het werk, bij het zoeken naar werk of tijdens een opleiding. De brede doelgroep van Werkbeweging heeft deze ervaringen, discriminatie spitst zich dus niet toe op specifieke groepen. Wel geven dak- en thuislozen, statushouders en oudere werkzoekenden relatief vaker aan ervaring te hebben met discriminatie. Uit de open antwoorden van alle werkzoekenden maken we op dat het gaat om ervaringen met discriminatie op vele thema's. Genoemd zijn discriminatie op grond van sekse, leeftijd, achtergrond, maar ook bijvoorbeeld naar aanleiding van het melden dat het stadskantoor als postadres wordt gebruikt (dak- en thuisloos). Uit het kto blijkt ook dat het aantal mensen dat melding maakt van discriminatie beperkt is. Ongeveer een kwart van de mensen (21 respondenten) heeft namelijk hun ervaring gemeld bij hun werkmatcher en twee personen hebben deze ervaring gemeld bij een (andere) organisatie. Over de reactie van de werkmatcher op deze meldingen is 38% tevreden. Tips die respondenten geven over wat de gemeente kan doen zijn onder meer: bespreekbaar maken, bewustzijn en kennis creëren bij medewerkers en werkgevers. En de gemeente zou ook zelf mensen in dienst kunnen nemen.

De uitkomsten van het kto bevestigen de noodzaak van de acties de we hebben ondernomen om de meldingsbereidheid te vergroten. De uitkomsten onderstrepen ook onze brede aanpak waarin we aandacht hebben voor discriminatie op verschillende gronden. De aanpak van arbeidsmarktdiscriminatie is door de coronacrisis urgenter geworden: het risico bestaat dat bij het herstel van de coronacrisis bepaalde groepen in de samenleving minder snel weer aan het werk komen.

Input klankbordgroep Werkgevers
In gesprekken met werkgevers werd duidelijk dat zij van de gemeente verwachten dat dit thema gemeentebreed wordt opgepakt en niet alleen vanuit de bijstandsgerechtigden. Ook tijdens de expertmeeting rond de inzet van mystery guests pleitten de aanwezigen voor een breder opgezette samenwerking met partners. Werkbeweging heeft (daarom) voor acties richting Werkgevers de aansluiting gezocht met de gemeentelijke anti-discriminatieagenda. Het doel blijft hetzelfde namelijk de werkgevers actief betrekken bij het thema en vooroordelen en discriminatie verminderen

Speerpunten in 2021

Arbeidsmarktdiscriminatie is een complex maatschappelijk probleem en de aanpak vraagt om een lange adem. Onze inzet vanuit Werkbeweging is er dan ook op gericht om acties in gang te zetten die ook op langere termijn nog effect zullen hebben. Het Wetsvoorstel 'Toezicht gelijke kansen bij werving en selectie' biedt kansen om het gesprek aan te gaan en afspraken te maken met werkgevers (geen doel op zich). De speerpunten voor 2021 zijn:

- Vergroten meldingsbereidheid.
- Vergroten weerbaarheid werkzoekenden.
- Duurzame samenwerking met werkgevers, met speciale aandacht voor vooroordelen over dak-en thuislozen, statushouders en bijstandsgerechtigden ouder dan 45 jaar (kto).
- Vergroten handelingsbekwaamheid professionals op het gebied van meldingen en signalen vooroordelen en discriminatie.
- Expertmeeting om te bepalen hoe de samenwerking tussen gemeente en werkgevers rondom de aanpak van arbeidsmarktdiscriminatie kan worden vormgegeven.

V. Financieel

In de actieagenda is in de periode 2019-2021 voor de uitvoering van de opgave Werkbeweging in totaal 5 miljoen euro begroot. De begrote en gerealiseerde uitgaven zijn als volgt:

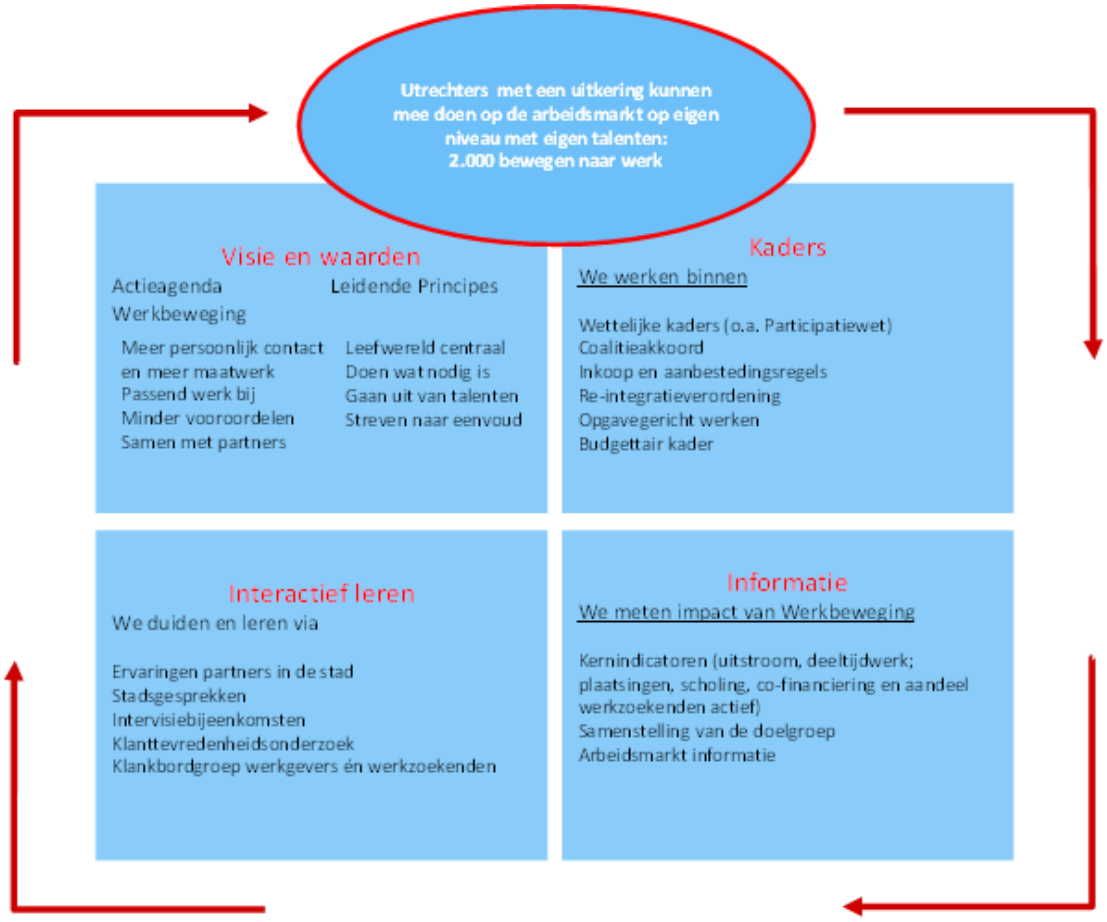
	Begroot 2019	Realisatie 2019	Begroot 2020	Realisatie 2020	Begroot 2021
Actielijn 1	675.000	356.307	1.350.000	1.073.867	1.350.000
Actielijn 2	150.000	67.429	300.000	254.197	300.000
Actielijn 3	25.000	0	50.000	27.835	50.000
Projectmanagement	150.000	73.600	300.000	144.064	300.000
	1.000.000	497.336	2.000.000	1.499.963	2.000.000

De actieagenda Werkbeweging is op 5 december 2019 door de raad vastgesteld. Hoewel vooruitlopend op deze vaststelling al voortvarend met de opgave is gestart, is het budget in 2019 niet volledig ingezet. In de Resultaatbestemming 2019 is het restantbudget van € 503.000 toegevoegd aan de begroting 2020. Vervolgens is dit budget in de Tweede Bestuursrapportage 2020 overgeheveld van 2020 naar 2022. Hiermee is in 2022 nog € 503.000 voor de uitvoering van de opgave beschikbaar. Dit is genoeg om de opgave tot en met het eerste kwartaal 2022 uit te kunnen voeren.

De uitgaven zijn in 2020 in totaal € 500.037 lager dan begroot. Dit wordt vooral verklaard uit het (nog) achterwege blijven van een overheadafdracht over de personeelskosten van de actielijnen 1 en 2 en lagere kosten voor projectmanagement. Naar verwachting wordt in de Resultaatbestemming 2020 aan de raad voorgesteld om het restantbudget toe te voegen aan de begroting 2021.

Bijlage 1. Toelichting Utrechtse manier van sturen en verantwoorden

Op 26 mei 2020 heeft u de Raadsbrief Monitor Werkbeweging (kenmerk 7398659) ontvangen en op 7 juli 2020 hebben we tijdens een informatiebijeenkomst (digitaal) met u besproken hoe we de uitvoering van de actieagenda monitoren. We gebruiken de Utrechtse manier van sturen en verantwoorden waarbij volgen, spiegelen en leren centraal staan.



Met het Utrechts sturingsmodel zoeken we de juiste balans binnen de verschillende aspecten:

(1) visie en waarden,
(2) kaders en randvoorwaarden,
(3) informatie (o.a. indicatoren) en
(4) betekenisvolle interactie-interactief leren.

Dit betekent dat we:

- werken vanuit een visie en leidende principes, bijbehorende kaders, en doorlopend kwantitatieve en kwalitatieve informatie verzamelen;
- samen met onze partners, werkzoekenden, werkgevers en raad betekenis geven aan deze informatie;
- op basis van continu gesprek met partners en leren en bijsturen.

Hiermee krijgt u een breder en rijker palet aan informatie, op basis waarvan we met elkaar in gesprek kunnen gaan.

Bijlage 2. Toelichting impact corona

Werk en Inkomen

Corona heeft het afgelopen jaar grote invloed gehad op zowel het beleid als de uitvoering binnen het programma Werk en Inkomen. Dit is terug te zien in de bijstandsontwikkeling. Utrecht sluit het jaar 2020 af met 9.808 huishoudens in de bijstand. De instroom in de bijstand is gestegen met ruim 23% ten opzichte van 2019. De toename zien we vooral in het tweede en vierde kwartaal, tijdens de eerste en tweede lockdown, met als voornaamste reden het wegvallen van inkomen door einde WW en beëindiging werk. Daarnaast zien we ook dat de crisis wezenlijke impact heeft op de werkgelegenheid en ertoe heeft geleid dat er minder mensen uit de bijstand zijn gegaan richting werk. Ook de ondersteuning aan werkzoekenden kon niet op de gebruikelijke wijze worden geboden. Als reactie op COVID-19 hebben we samen met onze partners diverse maatregelen genomen. Dat varieert van digitale dienstverlening, aanpassen van de groepsgroottes, tot aanpassen van de (leer)werkplekken. Tot slot ging in 2020 veel aandacht en capaciteit binnen Werk en Inkomen naar de opstart en uitvoering van de nieuwe Tijdelijke overbruggingsregeling zelfstandig ondernemers (Tozo) en in 2021 naar de Tijdelijke Ondersteuning Noodzakelijke Kosten (TONK). Naast het financieel steunen via het toekennen van aanvragen levensonderhoud en bedrijfskrediet, is in 2020 ook gestart met dienstverlening aan de ondernemers op het gebied van coaching en heroriëntatie en met een pilot digitale dienstverlening.

Kansen arbeidsmarkt doelgroep Werkbeweging uitstroom naar werk en deeltijdwerk

De arbeidsmarkt staat onder druk. Er is bijvoorbeeld een grote krimp van werkgelegenheid in de sectoren horeca, detailhandel en personenvervoer. Sectoren die normaal gesproken kansen bieden voor onze doelgroep. Verder is sprake van een sterk wisselend verloop van beschikbare vacatures. Veel bedrijven zijn terughoudend met het openstellen van vacatures, omdat zij onzeker zijn over de ontwikkelingen of direct gevolgen ondervinden van coronamaatregelen. We zien dat vacatures vaker worden teruggetrokken en dat de vacatures vaker op tijdelijke basis worden aangeboden. We merken ook dat werkgevers in deze zware tijden minder ruimte hebben om mee te denken over het creëren van mogelijkheden en organiseren van goede begeleiding van onze doelgroep en het organiseren van ontmoetingen. Er zijn ook kansen, zo is er groei van werkgelegenheid in de sectoren zorg, post- en koeriersdiensten. Dat vertaalt zich niet 1 op 1 met kansen voor onze doelgroep, want de concurrentie op de arbeidsmarkt is groter geworden: er reageren meer mensen op beschikbare vacatures, waardoor de kansen voor werkzoekenden in een kwetsbare positie afnemen.

Samengevat is corona van invloed op de kansen op betaald werk voor onze doelgroep. Er zijn minder vacatures beschikbaar, en er zijn minder mogelijkheden voor stages, werkervaringsplekken, en betaald werk, ook omdat er minder begeleiding vanuit de werkgever geboden kan worden. Dit betekent niet dat er niks mogelijk is, ook tijdens corona hebben we samen met werkgevers gewerkt aan het verzilveren van kansen en bewegingen richting werk.

Kansen en mogelijkheden overige stappen richting werk

Tijdens de crisis waren de mogelijkheden beperkt(er) om werkzoekenden ondersteuning te bieden in de vorm van scholing, persoonlijke ontwikkeling en ontwikkeling van werknemersvaardigheden (al dan niet gecombineerd met taal). De angst voor besmetting, quarantaineregels, ongeschiktheid van locaties en minder beschikbare plekken vanwege coronamaatregelen speelden hierin een rol. In de contacten met werkzoekenden ging de aandacht dan ook allereerst uit naar de gezondheid en in mindere mate naar het maken van een beweging richting werk. Corona heeft impact gehad en heeft nog steeds impact op de

productiviteit van werkmatchers. In het begin kon minder werk worden verzet omdat eerst moest worden georganiseerd dat werkmatchers vanuit huis konden werken (naast bijvoorbeeld zaken als thuisonderwijs). Digitaal werken brengt een aantal uitdagingen met zich mee voor zowel werkzoekenden als werkmatchers: niet iedereen is even goed telefonisch of digitaal bereikbaar; de non-verbale communicatie en oogcontact vallen weg en het is moeilijker om te reflecteren op iemands houding en gedrag. Dit is van invloed op de effectiviteit van de dienstverlening.
Bij de realisatie van Werkbeweging heeft verder ook Tozo een rol gespeeld. In de periode dat deze regeling werd opgezet en uitgevoerd, is een deel van de werkmatchers Werkbeweging ingesprongen om zorg te dragen voor de ondersteuning van ondernemers. Onze inschatting is dat tijdens de eerste lockdown de medewerkersproductiviteit rondom begeleiding naar werk was gehalveerd. Daarna is de productiviteit aanzienlijk gestegen, maar die bleef met de tweede lockdown nog wel onder het niveau van voor de coronacrisis.

Bijlage 3. Toelichting indicatoren en realisatie Werkbeweging

Onderdeel van de actieagenda zijn vier kernindicatoren waarmee de doelstelling van 2.000 bewegingen naar werk wordt gemonitord. In de bespreking van de actieagenda Werkbeweging in de raadscommissie van 15 oktober 2019 is toegezegd dat het niet uitsluitend gaat om unieke personen die een beweging maken, maar om 2.000 bewegingen waarbij iemand ook meerdere bewegingen kan maken naar werk. Aandachtspunt bij de invulling van de indicatoren is dat we bepaalde bewegingen niet dubbeltellen.

Toelichting vier kernindicatoren (zie ook Raadsbrief Monitor Werkbeweging)

Plaatsingen: werkervaring en ontwikkeling (werknemers)vaardigheden: het gaat om plaatsingen waarbij onze doelgroep algemene en functiegerichte werknemersvaardigheden ontwikkelen, en/of werken aan competenties of persoonlijke ontwikkeling. Het zijn bewegingen richting werk en daarmee een opstap naar betaald werk en volledige uitstroom uit de uitkering. De werkervaringsplekken (additionele werkplek met behoud van uitkering) kunnen ook samengaan met het volgen van een opleiding/scholing. We nemen dit op bij deze indicator omdat het een werkelement bevat. Deze plekken worden niet meegenomen bij de indicator scholing.

Scholing: de scholingstrajecten die worden ingezet leiden op tot een beroep of het behalen van certificaten of diploma's die het perspectief op werk vergroten. Ook zogenoemde geïntegreerde trajecten (een opleiding aan het ROC specifiek voor anderstaligen) zijn hier onderdeel van.

Deeltijdwerk: de inzet van onze dienstverlening leidt tot (meer uren) deeltijdwerk. Dit betekent dat iemand inkomen heeft uit werk of zelfstandig beroep en dat deze inkomsten worden aangevuld tot bijstandsniveau.

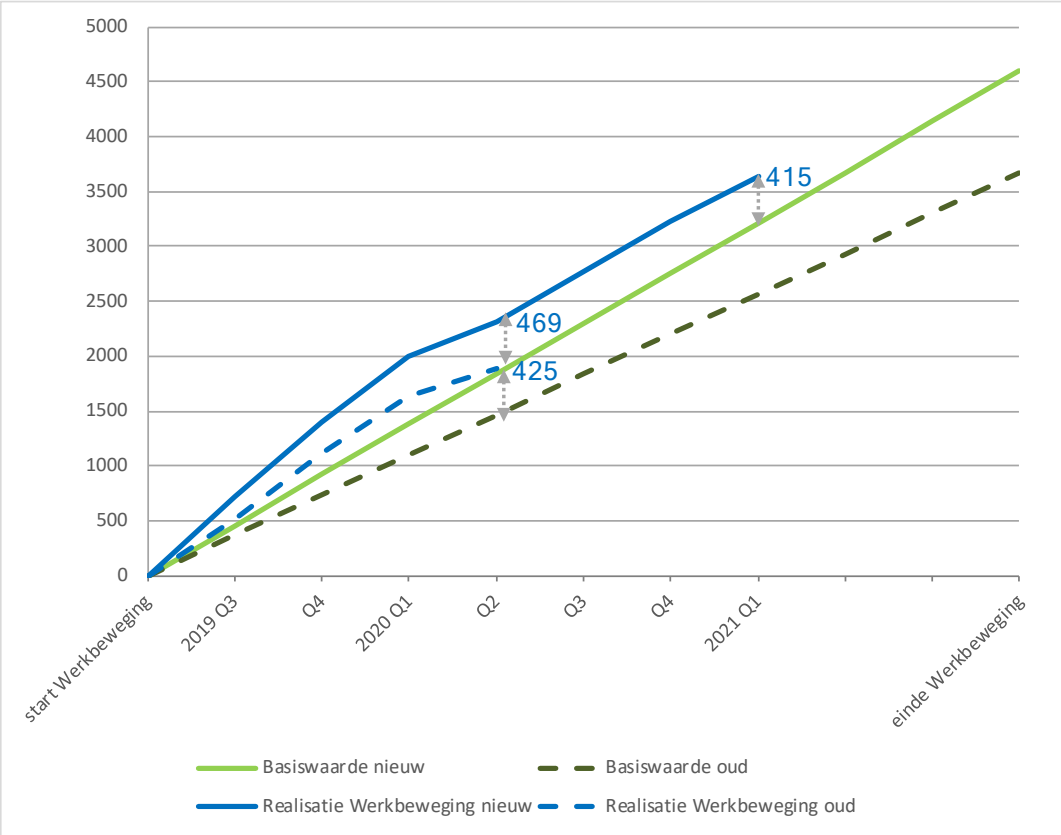
Volledige uitstroom uit de uitkering naar werk: we hanteren hierbij het criterium dat de reden voor volledige uitstroom betaald werk is (reguliere arbeid of zelfstandig beroep).

Om bij benadering te kunnen bepalen wat de plus is, hebben we de resultaten van Werkbeweging gerelateerd aan de realisatie van onze dienstverlening voorafgaand aan Werkbeweging. We hebben het gemiddelde van de inzet op de vier kernindicatoren berekend vanaf 2017 tot de start Werkbeweging. Dit gemiddelde noemen we de basiswaarde. Deze benadering impliceert dus dat de reguliere dienstverlening is **gefixeerd (op de basiswaarde**) en dat daarmee **zowel de positieve als de negatieve afwijkingen volledig worden toegerekend** aan Werkbeweging. We hebben de lat hoog gelegd, onder andere omdat de basiswaarde ook het jaar bevat waarin extra is geïnvesteerd in onze doelgroep met de inzet van de buig-impulslijnen.

De teller voor Werkbeweging begint te lopen als de **basiswaarde van afgerond 1.839 bewegingen** per jaar is behaald (de basiswaarde per kwartaal is afgerond 460). De beginstand is nul en de **eindstand is afgerond 6.597 bewegingen**. Dit is berekend op basis van 2.000 extra bewegingen in 2,5 jaar en de basiswaarde (2,5*1.838,7+2.000). De basiswaarde die in de raadsbrief Monitor Werkbeweging is opgenomen is **gecorrigeerd en bijgesteld**. We constateerden namelijk dat de arrangementbepaling niet vast stond, maar meebewoog met de personen. Dat betekent dat als bijvoorbeeld iemand vanuit arrangement 3 deelnam aan scholing en daarna doorstroomde naar arrangement 1, scholing niet bij (de basiswaarde of realisatie) Werkbeweging werd meegeteld (arrangement 3) maar bij arrangement 1. Hoe langer we terugkijken in de tijd hoe groter de kans dat bepaalde deelnames niet zijn meegeteld bij de kernindicatoren van Werkbeweging. De kans is namelijk groter dat iemand (inmiddels) is doorgestroomd naar een ander arrangement. We hebben daarom technische correcties doorgevoerd in de definities van arrangementbepaling en inzet en opnieuw de basiswaarde en de realisatie berekend. De basiswaarde is na herberekening afgerond 372 per jaar hoger dan de berekening die eerder was gemaakt. In de Dashboardbrief kwartaal 2 2020 (kenmerk 7953761) is de realisatie van Werkbeweging weergegeven tot en met

kwartaal 2 2020. De realisatie is voor deze periode eveneens herberekend. Figuur 1 geeft de nieuwe realisatie en de nieuwe basiswaarde weer. De gegevens zijn cumulatief, alles boven de lijn van de basiswaarde is de plus op de bestaande dienstverlening. Ook opgenomen in deze figuur is de realisatie en de basiswaarde zoals deze eerder met u is gedeeld (aangegeven met oud; stippellijnen).

Figuur 1. Basiswaarde en realisatie Werkbeweging, oude en nieuwe berekeningen



Zichtbaar is dat de **technische aanpassingen niet hebben geleid tot wijzigingen in het verloop** van de realisatie van Werkbeweging. Het verloop volgt nagenoeg hetzelfde patroon. Ook de **eindstand** op 2020 kwartaal 2 is **vergelijkbaar** (de eindstand is 469, verleden jaar is 425 gerapporteerd).

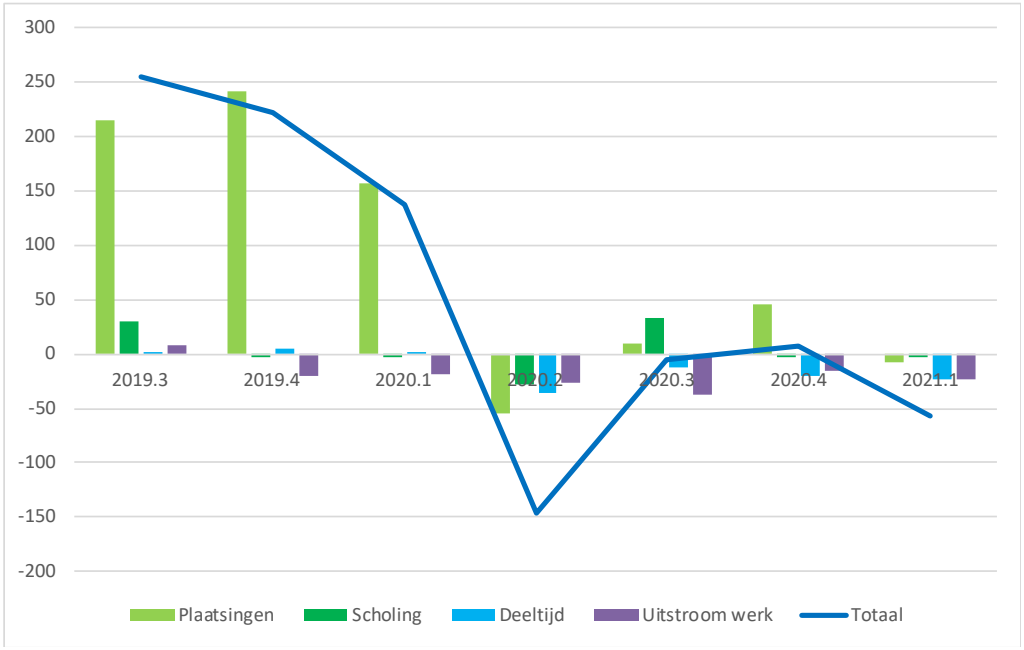
De realisatiecijfers per kwartaal zijn **voorlopige cijfers** en kunnen in de loop van het jaar wijzigen. De cijfers worden bijgesteld als een werkzoekende later start dan was voorzien, of (uiteindelijk) helemaal niet start met een traject of betaald werk, of als de startdatum pas op een later moment in het systeem is opgevoerd omdat de informatie pas later beschikbaar is gekomen.

Realisatie Werkbeweging

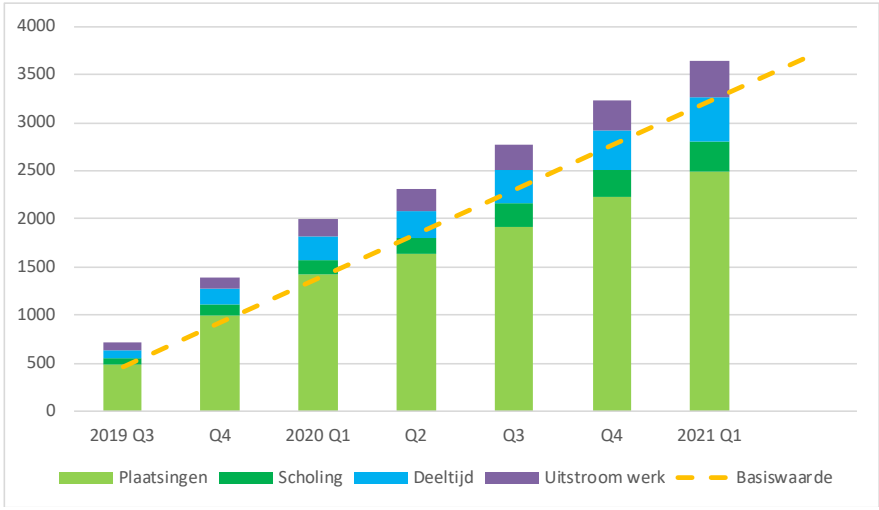
Figuur 3 geeft de realisatie van Werkbeweging weer per kernindicator per kwartaal. De ontwikkeling op de vier kernindicatoren laat zien dat de realisatie voor een groot deel wordt bepaald door de kernindicator plaatsingen. Het gaat daarbij om bewegingen in de vorm van het ontwikkelen van werknemersvaardigheden (waaronder werkervaringsplaatsen), persoonlijke ontwikkeling en trajecten gecombineerd met taal. Voor scholing is vooral een plus zichtbaar in het derde kwartaal van zowel 2019 als 2020. Deeltijdwerk en uitstroom naar werk blijft in alle kwartalen rond of onder het gewenste niveau. Figuur 4 geeft een beeld van de inzet op

de vier kernindicatoren in de bestaande dienstverlening en Werkbeweging, het gaat dus om de totaalaantallen (cumulatief) zonder dat deze verrekend zijn met de basiswaarde.

Figuur 3. Realisatie Werkbeweging per kernindicator per kwartaal



Figuur 4. Totale inzet cumulatief op kernindicatoren (bestaande dienstverlening en Werkbeweging) afgezet tegen de basiswaarde reguliere dienstverlening



Aandeel actief

Elk persoon is uniek en bij onze dienstverlening is het uitgangspunt om ondersteuning op maat te bieden. Bij de één is dat in de vorm van een werkervaringsplaats, bij de ander kan het gaan om combinaties van bijvoorbeeld persoonlijke ontwikkeling en scholing en/of ondersteuning door een buurtteam of schulddienstverlening. Iemand kan dus meerdere bewegingen maken richting werk, al dan niet ondersteund op één of meerdere leefgebieden. De indicator aandeel actief geeft een beeld van het aantal unieke personen dat participeert naar vermogen in verhouding tot het totaal aantal mensen dat in deze periode in arrangement 3 zit of heeft gezeten. Het gaat daarbij om participeren richting werk door de inzet van onze dienstverlening.

Bijlage 4. Overzicht openstaande toezeggingen en moties

Toezeggingen en moties in het kader van Werkbeweging	Gremium, agendapunt en datum	Stand van zaken
19/T318. Zet snel in op die sensitieve werkmatcher (motie 164).	Raad VJN 2019, 11-7-19	Toelichting is opgenomen in voortgangsrapportage deel II (voortgang actielijn 1).
19/T393. Er wordt in de nieuwe aanpak Werkbeweging voortaan actief gecommuniceerd dat er de optie is tot het aanvragen van een driehoeksgesprek	Cie M&S Actieagenda Werkbeweging 15-10-19	In praktijk voeren we drie-gesprekken, deze worden vooralsnog voornamelijk gevoerd met jongeren. Voordat we actief communiceren over de optie tot het aanvragen van een driehoekgesprek willen we meer ervaring opdoen in een pilot met de buurtteams. Deze pilot is door corona vertraagd (zie Raadsbrief Uitvoeren aanbevelingen rekenkameronderzoek Werken aan Perspectief, 13 oktober 2020, kenmerk 7957794). We zullen de raad informeren over de evaluatie en het vervolg.
19/T390. De wethouder zegt toe om een bijeenkomst te organiseren waarbij raadsleden kennis kunnen maken met werkmatchers, waar ze mee bezig zijn en wat ze tegen komen. Plus het perspectief van de klant.	Cie M&S Actieagenda Werkbeweging 15-10-19	Wij zullen een raadsinformatiebijeenkomst organiseren. We zullen daarbij werkmatchers en bedrijfsadviseurs uitnodigen zodat u met hen kennis kunt maken. Verder zullen we werkzoekenden en partners uitnodigen.
19/T546. Aandacht voor een arbeidsbeperking [Motie 448 ingetrokken en overgenomen].	Raad, Werkbeweging, 5-12-19	Zie voortgangsrapportage deel II (Voortgang actielijn 1). Solgu heeft in de kennisrondes van werkmatchers en bij een aantal teams haar expertise over chronische aandoeningen gedeeld. We zullen een tussentijdse evaluatie uitvoeren om te bepalen op welke wijze de kennis wordt gedeeld in de overige teams. Werkmatchers krijgen ook een training over hoe om te gaan met vooroordelen; bij henzelf en/of in de uitvoering van hun werk. De groep mensen met een arbeidsbeperking krijgt hierin nadrukkelijk een rol.
19/T544. Ambitie op cofinanciering [Motie 445 ingetrokken en overgenomen].	Raad, Werkbeweging, 5-12-19	Opgenomen in voortgangsrapportage deel I (Voortgang ambitie).
Motie 2019/443 Een beweging maken doe je samen.	Raad, Werkbeweging, 5-12-19	Raad is geïnformeerd via Raadsbrieven Dashboard Werk en Inkomen (2019 kwartaal 4; 2020 kwartalen 2, 3 en 4) en de voortgangsrapportage deel I, II, III en IV.
19/T545 Informele organisaties als volledige partners {Motie M446 ingetrokken en overgenomen].	Raad, Werkbeweging, 5-12-19	Afgehandeld in de Raadsbrief Dashboard Werk en Inkomen tweede kwartaal 2020, 16 september 2020 (kenmerk 7953761) en voortgangsrapportage deel II (Voortgang actielijn 1).

Motie 2019/52 'Aandacht voor leven-lang-leren'.	Raad onderzoek rekenkamer 9-5-19	Afgehandeld. Toelichting in Raadsbrief Dashboard Werk en Inkomen kwartaal 4 2020, 17 maart 2021 (kenmerk 8649241). In Dashboard Werk en Inkomen kwartaal 1 2021 zal de kernindicator scholing arrangement 3 worden opgenomen. De voortgangsrapportage bevat informatie over de inzet van scholing (al dan niet in combinatie met werken en taal) en het project praktijkverklaring (delen I, II en III).
20/T193: In de reguliere rapportage over werkbeweging in Q3 komt de wethouder terug op taalonderwijs	Cie M&S kaderbrief 2020 2 juli 2020	Opgenomen in voortgangsrapportage deel III (Voortgang actielijn 2).
20/T134: De wethouder zegt toe de instrumenten opnieuw te bekijken (o.a. instrument inzake de loonkostensubsidie) en hierop terug te komen na de geplande RIB in de rapportage werkbeweging.	Cie M&S Jaarstukken 2019 23-6-20	Momenteel werken we aan de herijking van onze werkgeversinstrumenten. Eén daarvan, LKS, wordt ingezet om mensen via de banenafspraak aan het werk te helpen. Om meer mensen kansen te kunnen bieden, heeft het college op 19 januari 2021 nieuwe 'nadere regels' vastgesteld. De urennorm is naar beneden bijgesteld. Hiermee vergroten we de kansen van een groep mensen die anders geen/weinig mogelijkheden hebben om reguliere arbeid te verrichten. Meer informatie volgt in de Raadsbrief Dashboard Werk en Inkomen eerste kwartaal 2021. In deel III van de voortgangsrapportage is weergegeven wat het opnieuw bekijken van de instrumenten heeft opgeleverd: het aanbod is aangepast en er is nieuw aanbod gecreëerd.
20/T173 De wethouder komt in Q4 2020 in de rapportage werkbeweging terug op het thema leeftijdsdiscriminatie.	Cie M&S aanpak racisme en discriminatie, 25-6-20	Opgenomen in voortgangsrapportage deel IV (Voortgang actielijn 3).
20/T338 De wethouder gaat bij de voortgangsrapportage werkbeweging in Q1 2021 inzicht geven in de knoppen waaraan gedraaid kan worden.	Cie M&S eindrapportage weten wat werkt, 24-9-20	Twee knoppen waaraan gedraaid kan worden zijn de doelgroep en financiële middelen. Met de vaststelling van de actieagenda Werkbeweging is in feite aan deze twee knoppen gedraaid, namelijk de doelgroep mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en financiële middelen voor de inzet van personeel waardoor de caseload verkleind kan worden. Aanvullende kaders zijn, werken vanuit vertrouwen en samenwerken met partners in de stad. In de uitvoering zijn de knoppen waaraan gedraaid kan worden: persoonlijke aandacht; vertrouwensband tussen werkmatcher en werkzoekenden; rekening houden met de persoonlijke situatie; vergroten van de motivatie, zelfvertrouwen en zelfregie en het vergroten van vaardigheden van werkzoekenden en; het creëren van passende plekken. Deze knoppen vormen de basis voor de actielijnen van Werkbeweging. Tot slot zou de lobby naar het Rijk (meer ruimte, meer middelen) beschouwd kunnen worden als een knop waaraan gedraaid kan worden.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M.J. Blommesteijn	**Datum**	26 april 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 66153	**Kenmerk**	8760745
E-mail	m.blommesteijn@utrecht.nl	**Onderwerp**	Voortgangsrapportage Actieagenda Werkbeweging
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Werk en Inkomen

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden wij u de voortgangsrapportage van de actieagenda Werkbeweging aan. Deze rapportage is opgebouwd volgens het Utrechtse model voor sturen en verantwoorden. Via bijgaande rapportage stellen we u op de hoogte van de belangrijkste resultaten en ontwikkelingen in de uitvoering van de actieagenda.

Context en werkwijze
We zijn in het derde kwartaal van 2019 aan de slag gegaan met Werkbeweging. De bedoeling was helder: laten we zorgen dat werkzoekenden die meer ondersteuning nodig hebben ook kunnen profiteren van de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. En als betaald werk nog een stap te ver is, laten we ervoor zorgen dat zij bewegingen richting werk kunnen maken. Daaraan ontleent de actieagenda ook haar naam Werkbeweging. De oplossingen zijn divers, immers, zowel onze werkzoekenden als onze werkgevers zijn divers. Kenmerkend aan Werkbeweging is daarom dat we veel kleine bewegingen in gang zetten, met uiteenlopende karakters. Er zijn projecten op de werkvloer, met extra aandacht voor taal, (praktijk)leren en cultuur. Er zijn ook samenwerkingsvormen bij de aanvraag en start van onze dienstverlening en we zetten de expertise van partners en werkzoekenden in bij de ontwikkeling van het vakmanschap van onze medewerkers. We hebben korte lijnen met een aantal zorg- en welzijnsorganisaties zodat we kunnen sparren over vraagstukken en individuele situaties.

Om dit te kunnen realiseren hebben zowel onze werkmatchers als onze bedrijfsadviseurs een omslag in de manier van werken gemaakt. Zij hebben zich ingezet om de dienstverlening persoonlijker te maken, waardoor werkzoekenden zich gehoord voelen, meer zelfvertrouwen krijgen en bijvoorbeeld weer een (dag)ritme opbouwen. Werkgevers ondersteunen we bij de invulling van inclusief werkgeverschap en op het gebied van discriminatie werken we aan bewustwording en vergroten we de meldingsbereidheid over vooroordelen en discriminatie. In dit alles slagen we steeds beter.

Resultaten
We hebben een beter beeld gekregen van de behoeften en mogelijkheden van onze werkzoekenden. Samen met onze partners en werkgevers hebben we nieuw aanbod en passende (werk)plekken vormgegeven dat aansluit bij onze doelgroep. Belangrijke elementen hierin zijn taal, persoonlijke ontwikkeling, leren en cultuur op de werkvloer. We leren hiervan, zodat we stap voor stap het verschil

kunnen maken. Niet alle projecten en ontmoetingen van werkmatchers, werkzoekenden en werkgevers hebben al geleid tot zichtbaar resultaat, de werkzame bestanddelen en effecten zijn nog niet uitgekristalliseerd.

Verder zien we dat werkzoekenden zich gesteund voelen en meer ruimte ervaren om een stap te zetten richting werk. We zien ook dat het voor een deel van onze doelgroep nog te vroeg is om een stap richting werk te maken. Hulpverlening op andere leefgebieden (ggz, huisarts, gezinsondersteuning) heeft soms prioriteit. Waar mogelijk zoeken we de samenwerking, maar we merken soms ook dat we een pas op de plaats moeten maken omdat er wachtlijsten zijn in de zorg.

In totaal hebben meer mensen een beweging richting werk gemaakt dan voor de start van Werkbeweging. De plus is evenwel niet voldoende hoog om de ambitie van 2.000 extra bewegingen richting werk te realiseren.

Corona
We kunnen niet onvermeld laten dat onze inzet en resultaten beïnvloed zijn door corona. We waren behoorlijk op stoom toen de maatschappij en economie tot stilstand kwamen. Dit zien wij terug in de resultaten, bijvoorbeeld in de relatieve daling van het aantal werkzoekenden dat is gestart met deeltijdwerk en/of is uitgestroomd naar betaald werk. We zien dat ook terug in het aantal face-to-face contacten met werkzoekenden en in het beperkter aantal beschikbare plekken om een beweging richting werk te maken. En we hebben ook ondervonden dat onze partners niet altijd de ruimte hebben om te werken aan gezamenlijke oplossingen.

Maar we zijn desondanks trots dat we door zijn gegaan met Werkbeweging. En dat we door de inspanningen van onze werkzoekenden, partners en medewerkers Werkbeweging in gang hebben gehouden. In totaal hebben meer mensen een beweging richting werk gemaakt dan voor de start van Werkbeweging. Het is reëel om te veronderstellen dat zonder extra investering de bestaande dienstverlening tijdens corona zou zijn gedaald. Dat we het aantal bewegingen richting werk op peil hebben weten te houden, beschouwen we dan ook als resultaat van de extra investering die we hebben gedaan in het kader van Werkbeweging.
Met de inzet van Werkbeweging kunnen we mensen ondersteuning bieden, voorbereiden en samen met werkgevers passende werkplekken vormgeven zodat ze kunnen profiteren van de kansen die de arbeidsmarkt biedt zodra die weer aantrekt. Dit is van belang voor een inclusieve stad die gelijke kansen wil bieden.

Tot slot
Een rapportage over onze inzet voor werkzoekenden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt roept ongetwijfeld, zeker in deze tijd, vragen op. Wij zullen, indien daar voldoende belangstelling voor is, een raadsinformatiebijeenkomst organiseren. We zullen daarbij ook werkmatchers, bedrijfsadviseurs, werkzoekenden en partners uitnodigen, zodat u met hen kunt kennismaken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Sportpark Overvecht Noord

Basisinformatie

Datum	8 juni 2021
Gespreksleider	**Rachel Heijne**
Tijd	19.30 20.30
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen.
Portefeuillehouder	Maarten van Ooijen
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	Naam
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de Commissie Stad en Ruimte.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, *penningmeester kcURV* deelnemer, UCS EDO *deelnemer, Universiteit Utrecht* 2 deelnemers, FC Utrecht BV 2 deelnemers op eigen initiatief

Programma

Opening en welkom
Presentatie/ toelichting Gemeente Utrecht)
Vragen raadsleden
Deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde en afsluiting

Motivatie

Agendeerders: Bert van Steeg (CDA), Lau Bosse (PvdA), Has Bakker (D66), Martijn van Dalen (VVD), Jan Wijmenga (ChristenUnie) en Tessa Sturkenboom (Student en Starter)

De agenderende fracties willen graag terugkijken op de periode sinds zomer 2020 en weten op welke manier het toekomstplan tot stand gekomen is. Daarbij horen de fracties graag wat de redenen zijn voor de gemaakte keuzes en welke afspraken zijn gemaakt met de betrokken clubs op welk moment. Van de gemeente willen de fracties horen waarom gekozen is voor deze oplossing en in hoeverre deze voldoet aan de geldende eisen op gebied van capaciteit, veiligheid, volksgezondheid en parkeerdruk.
Daarnaast willen de agenderende fracties graag van de experts weten in hoeverre het geboden toekomstplan voldoet aan de geldende normen en eisen. Daarbij willen ze graag weten in hoeverre de gezondheid van sporters in het geding is of kan zijn, nu wordt voorgesteld een veld te gebruiken voor zowel honden als voetbal. Van de experts wensen zij daarnaast graag te horen in hoeverre de nieuwe

velden voldoen aan de vereiste capaciteit in omvang en in het licht van eventuele toekomstige groei. Ook wensen ze te horen in hoeverre de geboden mogelijkheid van gebruik van een veld voor één zaterdag per maand in praktijk werkbaar kan zijn voor een voetbalclub, die ieder weekend voldoende speelcapaciteit nodig heeft.

Ook willen de fracties in gesprek met de betrokken verenigingen over het toekomstplan Overvecht-Noord. Zij willen weten hoe zij de afgelopen tijd beleefd hebben, hoe zij zijn betrokken zijn bij het vinden van een oplossing en in hoeverre de geboden oplossing voldoet aan hun verwachtingen. Daarnaast willen de fracties van de clubs weten hoe zij kijken naar de gezamenlijke toekomst op het sportpark.

Bijdrage

Deelnemer, FC Utrecht
FC Utrecht zal een bijdrage leveren via onderstaand mailadres ten behoeve van inzicht in de gemaakte keuzes en het beleven van de afgelopen periode zoals gesteld in de toelichting op de informatiebijeenkomst. Indien er specifieke vragen of onderwerpen zijn waarop raadsleden informatie wensen te ontvangen ontvangen wij die graag.

Deelnemer
De gang van zaken op Sportpark Overvecht-Noord heeft de specifieke belangstelling om te zien hoe rechtvaardig de Gemeente is naar een succesvolle huidige bewoner op het sportpark (EDO) en hoe ze omgaat met de belangen van deze club en de nieuwe bewoners (RVU en FC Utrecht). Ruimte is beperkt en consensus moet worden gevonden, maar de Gemeente moet als regisseur haar afspraken na komen en zoeken naar acceptabele oplossingen. Ook als dat betekent dat ze niet ál haar afspraken nakomen (fouten worden gemaakt - zeker in complexe situaties zoals deze). Wel kan het niet zo zijn dat dan één partij de overdadig de nadelen draagt van fouten of verkeerde afspraken, zeker niet als dat de oorspronkelijke bewoner is. Deze casus zal een voorbeeld of nachtmerrie zijn voor clubs in toekomstige vergelijkbare situaties. En die gaan komen, want de Gemeente Utrecht heeft zelf al aangegeven dat de ruimte is beperkt voor nieuwe sportvelden. Dat betekent meer dan ooit in het verleden het zoeken naar samenwerking om de ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten op de bestaande sportparken. De Gemeente zal - als zij niet in conflictsituaties wil blijven komen en het vertrouwen krijgen om samenwerking af te dwingen in toekomstige situaties - deze casus tot een acceptabel einde moeten brengen. Als deze casus escaleert naar een juridische strijd zal de Gemeente ook in de toekomst grote weerstand gaan ondervinden. Dus is het interessant hoe deze casus gaat aflopen en daarom ben ik graag aanwezig bij de RIB.

Utrecht, 7 juni 2021

Geachte Raadsleden,

Als voorbereiding op uw Raadsinformatiebijeenkomst Sportpark Overvecht Noord geven wij graag alvast schriftelijk kortbondig antwoord op uw vragen. Uiteraard zijn wij bereid om onze antwoorden mondeling nader toe te lichten tijdens aankomende bijeenkomst.

Hoe hebben wij afgelopen periode ervaren? Hoe zijn wij betrokken bij het vinden van een oplossing? In hoeverre voldoet de geboden oplossing aan onze verwachtingen?

Sportpark Overvecht-Noord is vanuit de Gemeente aangedragen als tijdelijke trainingslocatie voor het 1e elftal van FC Utrecht in afwachting van de herinrichting van de Maarschalkerweerd (waar de huidige trainingslocatie van FC Utrecht (1e + jeugdacademie) deel van uit maakt).

Sinds 28 februari 2020 zijn wij met de Gemeente in structureel overleg getreden om te komen tot de realisatie van onze trainingsaccommodatie bestaande uit natuurgrasvelden en bijbehorende accommodatie op Sportpark Overvecht-Noord. In dit proces zijn de belangen van de huidige gebruikers van het Sportpark in onze optiek zorgvuldig in acht genomen is.

Gelet op bovenstaande is het plan, ten opzichte van de eerste toezeggingen voor de locatie van de FC Utrecht accommodatie en parkeervoorzieningen voor het Sportpark, het afgelopen jaar dan ook met regelmaat gewijzigd om voor alle betrokkenen tot een acceptabele oplossing te komen zoals hieronder nader toegelicht. Als bijlage hebben wij de ontwikkeling van de plannen in de tijd weergegeven.

De diverse wijzigingen van de plannen zijn in nauw overleg met diverse afdelingen van de Gemeente tot stand gekomen. Gedurende dit proces fungeerde de Gemeente voor ons als primair aanspreekpunt. De inrichting van het gehele sportpark en de faciliteiten voor de overige gebruikers hebben daarbij een belangrijke rol gespeeld. Dit proces was intensief en tijdrovend. Naast het contact met de Gemeente is er veelvuldig contact geweest en is er informatie uitgewisseld tussen FC Utrecht en Voetbalvereniging EDO.

FC Utrecht heeft forse concessies moeten doen ten opzichte van de oorspronkelijke verwachtingen ten aanzien van haar faciliteiten op sportpark Overvecht Noord. Onder meer omvat dit het moeten afzien van het exclusief gebruik van parkeerplaatsen wat voor ons als Club op operationeel vlak gepaard gaat met serieuze hinderingen. Wij begrijpen echter als geen ander dat concessies van alle gebruikers noodzakelijk zijn en FC Utrecht heeft het in dit kader als haar plicht gevoeld om hierin een bijdrage te leveren.

Ondanks de concessies van FC Utrecht en de zorgvuldigheid waarmee plannen zijn opgesteld is er echter nog steeds bezwaar tegen de verstrekte bouw- en kapvergunning van FC Utrecht.

Opgemerkt dient te worden dat deze bezwaren zich niet tegen de plannen van FC Utrecht (en haar komst naar het sportpark) richten. De oorzaak hiervan is een kennelijk onderliggend meningsverschil tussen de Gemeente en de huidige gebruikers over de verdeling van de capaciteit op het park. Dit betreft met name EDO en de UHV. De plannen van FC Utrecht worden gebruikt om dit meningsverschil kracht te doen bijzetten, iets waar FC Utrecht echter geen partij in is.

Gelet hierop doet FC Utrecht, nogmaals, een dringend oproep aan de Gemeente om het meningsverschil over de capaciteitsverdeling op het sportpark Overvecht-Noord op te lossen zonder verdere (nadelige) consequenties voor FC Utrecht. Indien hier concessies voor moeten worden gedaan door Gemeente en overige gebruikers is dit onderdeel van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het functioneren van het sportpark Overvecht-Noord net zoals FC Utrecht forse concessies heeft moeten doen om te komen tot het huidige/voorliggend inrichtingsplan.

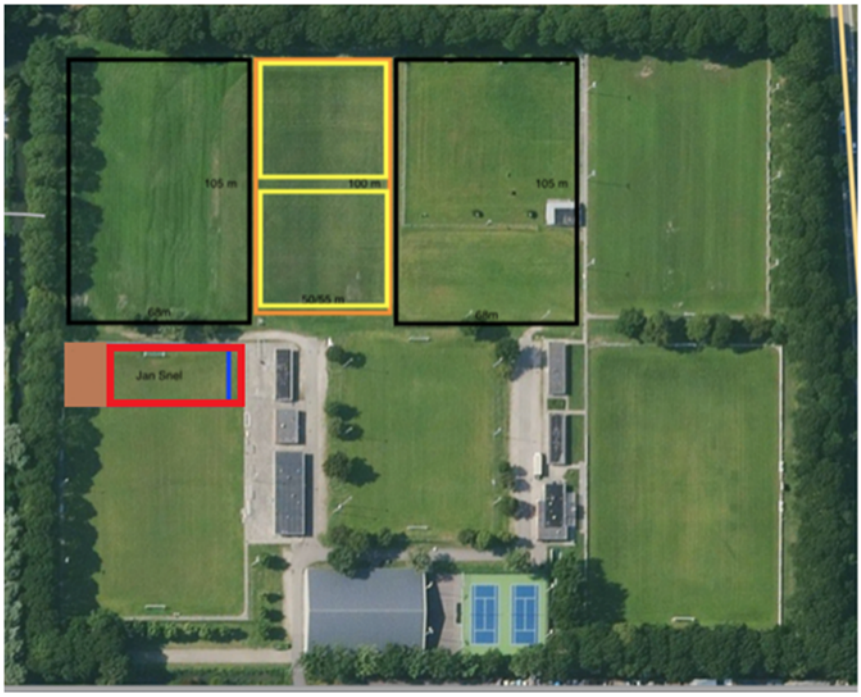
Met vriendelijke groet,

Edo Keuning
Financieel en Operationeel Directeur FC Utrecht

Bijlage:
- *Ontwikkelingen van de inrichting Sportpark Overvecht-Noord*

Bijlage I: ontwikkelingen van de inrichting Sportpark Overvecht-Noord

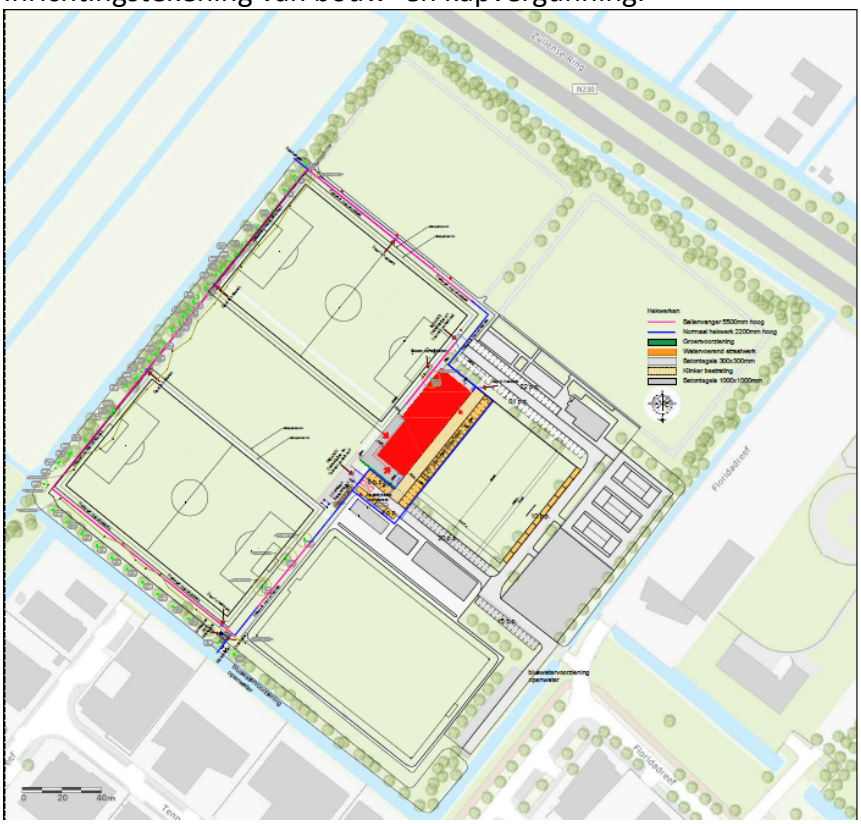
3 april 2020:
Oorspronkelijke schets vanuit de gemeente Utrecht voor de trainingsfaciliteiten van FC Utrecht op sportpark Overvecht-Noord.



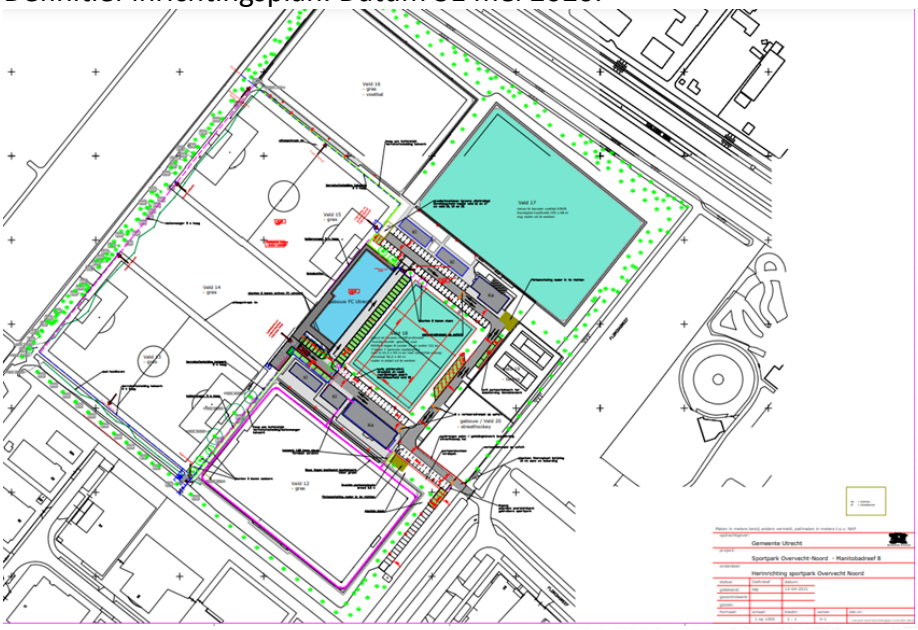
18 mei 2020:
Bijgesteld plan vanuit de gemeente voor locatie accommodatie.



28 augustus 2020:
Inrichtingstekening van bouw- en kapvergunning.



31 mei 2020:
Definitief inrichtingsplan. Datum 31 mei 2020.



Gemeente Utrecht

Sportpark Overvecht Noord

RIB 8 juni 2021

Opgave voor sportpark Overvecht Noord

Van een sportpark zonder toekomst naar een levendig en duurzaam sportpark, waar alle ruimte goed wordt benut.



Uitgangspunten:

1. URV en FCU komen naar het park.

2. Het moet passen volgens de Utrechtse normeringen en richtlijnen

Voor vandaag de belangrijkste vraagpunten

1. Het gebruik van de velden, qua capaciteit en intensiteit

2. De inrichting en kwaliteit van het terrein

Mogelijkheid gebruik van de velden

Gemeente Utrecht

Scenario's opgesteld op basis wat kan, wat financieel haalbaar is en wat redelijk is.

Voorkeursscenario van EDO is verder uitgewerkt:

- Kunstgras op veld 1,
- gerenoveerd grasveld 2 ,
- en wedstrijdveld op "de Kooi" (middenveld);

Nadien discussie over:

- capaciteit van de velden tbv wedstrijden korte en lange termijn
- afmetingen van de Kooi
- dubbel gebruik van velden met hondenvereniging
- inrichting van het terrein: parkeren

Beschikbare wedstrijd- en trainingscapaciteit voor EDO

scenario	veld	Wedstrijdcapaciteit in teams (exclusief zondag)	Trainingscapaciteit. Aantal uur per week/ aantal teams (1)
Scenario	1 kunst	4/5 wedstrijden=8/10 teams	2 x 14 uur half veld =28 uur
	1gras	4 wedstrijden= 8 teams	2 x 1,5 uur half veld =3 uur
	1 kunst kooi	Nvt (vooralsnog niet)	14 uur /(10 uur gras)
	1 zaterdag per maand na 13.00 uur	Nvt (kan 1 zaterdagmiddag per maand overloop veld zijn)	Niet van toepassing
Totaal		16-18 teams	45 uur biedt ruimte aan ± 21 teams.

1. Rekening houdend dat EDO alleen met seniorenteams traint.

EDO heeft in seizoen 2020-2021 14 teams, benodigde trainingsuren 30 uur (met wisseltijd ± 32 uur per week) Voor 16 teams is 33 uur nodig met wisseltijd 35 uur

Afmetingen kooi/half veld

- Uitgangspunt was toekomst gericht in scenario 7x7/8x8/pupillenveld te maken;
- EDO speelt deze wedstrijd vorm niet en is dit ook niet voornemens te doen
- Beschikbare ruimte is beperkt en mogelijk niet als officieel wedstrijdveld
- De Kooi wordt trainingsveld met de maximale ruimte die beschikbaar is. Vooralsnog geen officieel KNVB veld wel met de minimala afmetingen die nodig zijn.
- De kooi is dan trainingsveld: niet precies de afmetingen van een half hoofdveld maar wel te gebruiken als trainingsveld.
- Utrechtse berekeningsmethode trainingscapaciteit bepaalt de behoefte wat passend is bij de leeftijdscategorie. Er zijn geen minimale of maximale maatvoeringen opgenomen.
- De praktijk is dat er in Utrecht meerdere trainingsvelden liggen die een afwijkende maatvoering hebben. Deze trainingscapaciteit nemen we mee in de behoefteberekening waarbij we afronden naar 0,5 of 0,25 veld

Dubbelgebruik: gezondheidsadvies

Na overleg tussen Volksgezondheid en verschillende afdelingen van de GGDrU hierbij is gezamenlijke advies over dubbel gebruik van velden voor voetbal en hondensport:

Het is vanuit gezondheidsoogpunt verantwoord om honden te laten trainen op een voetbalveld, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. Honden moeten ontwormd zijn om aan de training mee te mogen doen.
2. Hondenpoep moet heel goed opgeruimd worden. Bij natte poep is spoelen van de plek nodig.
3. Kinderen onder 4 jaar niet op het veld laten spelen, in verband met hand-mond-gedrag.

- URV heeft strenge regels voor haar leden/honden ten aanzien van hygiëne en opruimen van eventuele ontlasting op de velden op het terrein.
- In de statuten van URV staat dat ontwormen moet gebeuren wanneer dit nodig is.
- In gebruiksvoorwaarden voor verhuur van het veld aan URV wordt gezondheidsadvies opgenomen
- Dubbelgebruik bij DESTO (honden en voetbal) geeft geen problemen
- URV wil mee werken aan dubbel gebruik met EDO maar niet ten koste van hun eigen bestaan.

Parkeren op het sportpark

- Bestaande situatie: 120 pp
- In de nieuwe situatie: 156 pp binnen en buiten de hekken van FCU
- Binnen de hekken van FCU: 36 pp
- Buiten de hekken van FCU: 120 pp
- Parkeernorm: 102 pp, op basis van oppervlakte van velden en sporthal en accommodatie FCU

- Utrecht opent de hekken: na 17.00 uur (ma t/m vrij), 11.00 uur op de zaterdagen dat FCU aanwezig is, op zondag de gehele dag;
- Feitelijke parkeermeting moet uitwijzen op welke wijze het parkeerterrein en directe omgeving wordt gebruikt.



Gemeente Utrecht

Vervolg: Planning en Uitvoering

- Veld 1 is aanbesteed: half augustus oplevering zonder verlichting

    - Flora en Fauna Onderzoek is nodig als gevolg van plaatsen lichtmasten op veld 1;
    - Quick Scan FFO: in het plangebied zijn *mogelijk* geschikte verblijfplaatsen en essentiële vliegroutes aanwezig voor de vleermuissoorten. Nader onderzoek is nodig
    - Onderzoek september/oktober afgerond. Met daarin conclusies welke maatregelen nodig zijn.
    - zolang de verlichting niet gebruikt kan worden met EDO alternatief besproken voor trainingscapaciteit;

.

Vervolg: Planning en Uitvoering

- Veld 2: renovatie van grasveld gepland in volgend zomerseizoen
- De Kooi: Aanbesteding medio juni oplevering eind september;
- Aanpak inrichting van het veld: waar mogelijk werk met werk maken in aansluiting op de aanleg van de velden najaar 2021.
- vanaf eind juni: starten gebruikersoverleggen

Resumé

Het plan voldoet aan de gestelde uitgangspunten:

1. het moet passen volgens de Utrechtse norm
2. URV en FC Utrecht komen naar het park.

Het plan geeft invulling aan de belangrijkste vraagpunten wat betreft gebruik van de velden en inrichting van het terrein. Conclusie is dat het past:

- Dubbelgebruik van elkaars velden kan indien gewenst, maar is niet noodzakelijk
- Voor trainingen alleen op meer avonden dan EDO gewend is.
- *Voor wedstrijden* alleen niet op de door EDO gewenste tijden. In de nieuwe situatie namelijk vroeg beginnen en later eindigen

De Kooi wordt binnen de beschikbare ruimte ingericht als trainingsveld/wedstrijdveld 7x7/8x8/pupillenveld

De verhuizing van URV naar het sportpark wordt voorbereid, uitvoering van de velden is in gang gezet evenals inrichting van het terrein.

Gemeente Utrecht

ACHTERGRONDINFORMATIE

Bijlage: capaciteit in de praktijk

Trainen

Benodigde trainingscapaciteit voor EDO

Trainingscapaciteit	**14 teams**	**16 teams**
1e dames/Heren: per elftal; 2 x per week 1,5 uur heel veld	= 2 x 2 x 1,5 uur = 6 uur heel veld = 12 uur half veld	2 x 2 x 1,5 uur = 6 uur heel veld = 12 uur half veld
Overige elftallen: per elftal 1 x per week 1,5 uur half veld	12 x 1,5 uur half veld = 18 uur half veld	14 x 1,5 uur half veld = 21 uur half veld
Totaal	**30 uur**(met wisseltijd ± 32 uur)	33 uur (met wisseltijd ± 35 uur)

Beschikbaar

- Veld 1 kunstgras 14 uur per half veld = 28 uur
- Kooi kunstgras 14 uur = 14 uur
- Natuurgrasveld 2 x 1,5 uur (optie) = 3

Totaal **45 uur**

Nodig **35 uur**

Mogelijk trainingsschema Overvecht Noord EDO

met groei naar 16 elftallen (12 mannen en 4 dames)

Dag/veld		1a 1/2 veld	1b 1/2 veld	Kooi	2a 1/2 veld	2b 1/2 veld
	tijdstip	Kunstgras	kuntsgras	(Kunst) gras	gras	gras
Maandag	19:00-20:30	H3	H4			
	20:30-20:40	wisseltijd				
	20:40-22:10	H5	H6	H7		
Dinsdag	19:00-20:30	D1		D3		
	20:30-20:40	wisseltijd				
	20:40-22:10	H1		H8		
Woensdag	19:00-20:30	D2	H2			
	20:30-20:40	wisseltijd				
	20:40-22:10	H9	10	H12		
Donderdag	19:00-20:30	H1		H11		
	20:30-20:40	wisseltijd				
	20:40-22:10	D1		D4	veteranen	veteranen
Vrijdag						

Wedstrijden

KNVB:

- Netto speeltijd seniorenwedstrijd 2 x 45 = 90 min. Bruto speeltijd 135 min. (2,25 uur). Dit is inclusief 30 minuten warmlopen en 15 minuten pauze.
- Hierbij wordt uitgegaan dat elk team een half uur warmlooptijd heeft. De praktijk is dat veelal *alleen* selectieteams een half uur inlopen.

EDO:

- 14 elftallen ingeschreven bij de KNVB-seizoen 2020-2021
    - Wekelijks gemiddeld 7 thuiswedstrijden; 7 x 2 uur en 15 min = 15 uur en 45 min
- Groei naar 16 elftallen seizoen 2021-2022
    - Wekelijks gemiddeld 8 thuiswedstrijden; 8 x 2 uur en 15 min = 18 uur.

Aanvangstijden wedstrijden volgens KNVB

Bij wedstrijden van de standaardelftallen (eerste elftal) mannen geldt een vroegste aanvangstijd van 12.00 uur. Bij wedstrijden van de overige senioren geldt een vroegste aanvangstijd van 09.00 uur en een uiterste aanvangstijd van 18.00 uur. In overleg tussen beide verenigingen en met toestemming van de KNVB kan hiervan afgeweken worden.

Benodigde *wedstrijdcapaciteit* EDO.

Aantallen wedstrijden	14 elftallen	16 elftallen
Competitiewedstrijden 1e Dames/Heren: 2 elftallen (Poule 14 ploegen) = 26 wedstrijden Overige elftallen: 12/14 elftallen (Poule 12 ploegen) = 22 wedstrijden	 52 264	 52 308
Bekerwedstrijden: Per elftal 4 wedstrijden	 56	 64
Oefenwedstrijden: 1e Dames/Heren: 2 elftallen 6 wedstrijden Overige elftallen: 12/14 elftallen 3 wedstrijden	 12 36	 12 42
Totaal aantal; wedstrijden	420	478
50% thuis	210	239
Bruto speeltijd wedstrijd 2,25 uur x aantal thuiswedstrijden	472,5 uur nodig	537,75 uur nodig

Beschikbaar op zaterdag volgens uitgangspunten Utrechtse capaciteitsberekeningsmethode;

- Veld 1 kunstgras 40 weken á 9 uur = 360 uur
- Veld 2 natuurgrasveld 36 weken á 9 uur = 324 uur

Totaal **684 uur** (excl. gebruik URV-veld)
Nodig **537,75 uur**

Voorbeeld mogelijk indeling Wedstrijden

14 teams

Veld 1 KG	inlopen	wedstrijd	Veld 2 gras	inlopen	wedstrijd
wedstrijd 1	09:00	09:30-11:15	Wedstrijd 1	09:30	10:00-11:45
wedstrijd 2	11:15	11:45-13:30	wedstrijd 2	12:00	12:30-14:15
wedstrijd 3	13:30	14:00-15:45	wedstrijd 3	14:30	15:00-16:45
wedstrijd 4	15:45	16:15-18:00			

Voorbeeld mogelijk indeling Wedstrijden

groei naar 16 teams

Veld 1 en 2	inlopen	wedstrijd
wedstrijd 1	09:00	09:30-11:15
wedstrijd 2	11:15	11:45-13:30
wedstrijd 3	13:30	14:00-15:45
wedstrijd 4	15:45	16:15-18:00

Andere mogelijkheden indeling wedstrijden kunstgras

5 wedstrijden op kunstgras

Veld 1 KG	inlopen	wedstrijd	Veld 1 KG	inlopen	wedstrijd
wedstrijd 1	08:30	09:00-10:45	wedstrijd 1	08:30	09:00-10:45
wedstrijd 2	10:45	11:00-12:45	wedstrijd 2	10:45	11:15-13:00
wedstrijd 3	12:45	13:00-14:45	wedstrijd 3	13:00	13:30-15:15
wedstrijd 4	14:45	15:00-16:45	wedstrijd 4	15:15	15:45-17:30
wedstrijd 5	16:45	17:00-18:45	wedstrijd 5	17:30	18:00-19:45
Voorbeeld Sv Rivierwijkers			Past binnen aanvangstijden KNVB		

Theorie en praktijk

Bij het inplannen van de wedstrijdcapaciteit per veld zou idealiter steeds een 50-50 verdeling moeten zijn tussen uit- en thuiswedstrijden. De wedstrijdplanning wordt ingedeeld door de KNVB. De praktijk is dat deze indeling niet 50-50 is. Meestal zullen er 8 teams uit spelen, en 8 teams thuis. Maar het kan ook voorkomen dat er 7 teams thuis worden gepland, of juist 9 teams.
EDO zal aan de KNVB moeten doorgeven dat zij gebruik kunnen maken van twee velden. De KNVB kan hier bij de toedeling van de wedstrijden dan rekening mee houden.

Bij een verdeling van 8 thuiswedstrijden en 8 uitwedstrijden passen op beide velden 4 wedstrijden.
Bij een scheve verdeling 9 thuis en 7 uitwedstrijden kunnen er nog steeds 4 wedstrijden op het gras gespeeld worden en 5 op kunstgras.
Bij 7 thuis en 9 uitwedstrijden op kunstgras 4 en 3 op natuurgras (en andersom).

Bij 10 thuiswedstrijden heeft de wedstrijdsecretaris de optie om één wedstrijd te verplaatsen naar een ander moment (bv andere zaterdag of vrijdagavond, op zondag wil EDO niet spelen). Een ander alternatief is om ook op het natuurgras 5 wedstrijden te spelen, er is immers verlichting. Incidenteel 5 wedstrijden op het natuurgrasveld spelen zal geen direct negatief effect hebben op het veld. Immers, op andere speeldagen kan er ook sprake zijn van 10 uitwedstrijden en is het aantal thuiswedstrijden beperkt tot 6.

Het URV-veld kan op de zaterdagmiddagen eveneens ingezet worden voor deze “scheve” planning.

Bijlage: afmetingen van de Kooi

Over de afmetingen van de ‘Kooi’ (veld 18) is discussie. De ‘Kooi’ was en wordt een trainingsveld, dat is ook het uitgangspunt voor EDO. De maximale mogelijke afmetingen van dit veld in de nieuwe situatie is ca 48 meter x 64 meter. Met deze maatvoering kijkt de gemeente naar de toekomst en trends die zich aftekenen en is het veld ook geschikt voor 7 x 7 / 8 x 8, wedstrijden en daarmee geschikt voor trainingen én wedstrijden. (zie https://www.knvb.nl/ontdek-voetbal/seniorenvoetbal/7-tegen-7/mannenvoetbal)

Afhankelijk van de inpassing in het veld (plaatsen ballenvangers, positie bomen etc.) kunnen deze maten iets groter of kleiner worden. Volgens de KNVB moet een veld voor het spelen van 7x7/8x8 wedstrijden minimaal 64x 46,5m (inclusief uitloopruimte van 2 meter rondom) bedragen om een formeel wedstrijdveld te kunnen zijn.

De beschikbare fysieke ruimte is krap met als gevolg dat er een kans is dat de officiële wedstrijdmaten niet gerealiseerd kunnen worden. Dit moet bij de aanbesteding voor de aanleg van het kunstgras blijken. Mocht dit zo zijn dan wordt de ‘Kooi’ geen formeel wedstrijdveld, maar alleen een trainingsveld maar wel met kunstgras. De KNVB geeft richtlijnen voor de afmetingen van een trainingsveld, maar deze zijn niet randvoorwaardelijk. Het is de wens van de gemeente en niet direct van EDO om dit veld een formeel wedstrijdveld te laten zijn, dit met het oog op de toekomst.

EDO geeft aan geen 7x7 of 8x8 te willen spelen maar dit veld alleen te benutten voor te trainen, dan moet het veld volgens EDO voldoen aan de afmetingen van een half veld namelijk 50x 64m. EDO baseert zich hier op de notitie Utrechtse berekeningsmethode trainingscapaciteit voetbal, juli 2020 vastgesteld door het college. In deze berekeningsmethode wordt op basis van (delen) van velden de behoefte aan trainingscapaciteit berekend uitgedrukt in trainingstijd.

		Trainingsbehoefte selectieteams			Trainingsbehoefte niet-selectieteams		
leeftijds-categorie	veld-gedeelte	netto duur training (selectie) Minuten	netto duur training (selectie) Minuten inclusief wisseltijd	aantal / week	netto duur training (niet-selectie) Minuten	netto duur training (niet-selectie) Minuten inclusief wisseltijd	aantal / week
MANNEN en VROUWEN							
senioren selectie	1,00	90	100	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
senioren	0,50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90	100	1
sen 35/45+	0,50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90	100	1
J+M O19	0,50	90	100	2	60	70	2
J+M O18	0,50	90	100	2	60	70	2
J+M O17	0,50	90	100	2	60	70	2

EDO interpreteert het veldgedeelte 0,5 veld als een exact de helft van een heel veld en koppelt daaraan de maten van de afmetingen van het veld. Dit is geen onlogische gedachte, maar niet hoe de tabel gelezen moet worden.

In de notitie Utrechtse berekeningsmethode trainingscapaciteit is in de tabel het veldgedeelte opgenomen wat passend is bij de leeftijdscategorie. Dit om een passende behoefteberekening te kunnen doen. Er zijn geen minimale of maximale maatvoeringen in de tabel opgenomen of aan de tabel gekoppeld.

Op een normaal speelveld voor 11 x 11 is er ruimte voor twee 7 x 7 velden en is een grotere maatvoering mogelijk op elke speelhelft (tot maximaal 70 x 55m). Op meer parken in Utrecht worden kleinere trainingsvelden gebruikt. De capaciteit van die velden wordt meegenomen in de berekening van de trainingscapaciteit op die parken. We noemen deze velden kleine velden, trainingsvelden of halve velden. Dat laatste is in het dagelijks gebruik spreektaal. Deze trainingsvelden hoeven ook niet aan standaardafmetingen te voldoen zolang de vereniging beschikt over minimaal 1 trainingsveld wat voldoet aan de maten voor een 11x11 veld (dit is getoetst bij de KNVB). Dit is bij EDO het geval.

De praktijk is dan ook dat er in Utrecht meerdere trainingsvelden liggen die een maatvoering hebben die niet aansluit bij de maatvoering van wedstrijdvelden. Voorbeelden in de praktijk: Loevenhoutsedijk (100 x 39), VVJ (90x54), PVC (43x45), De Dreef (62x51) of Voorwaarts (58x46). Deze trainingscapaciteit wordt meegenomen in de behoefteberekening waarbij wordt afgerond naar 0,5 of 0,25 veld.

Door de ‘Kooi’ met kunstgras te voorzien en met de afmetingen van ca 48 x 64m voldoet deze aan de afmetingen van een half trainingsveld, en wordt deze dus als zodanig meegenomen in de capaciteitsberekening.

Bijlage: gezondheidsadvies

Wij hebben de afdeling Volksgezondheid van gemeente Utrecht gevraagd om een advies aangaande de hygiëne van de velden, in het geval van dubbelgebruik door URV en EDO. Het volledige advies (dd.8 oktober 2020) ten aanzien van de hygiëne van de velden is verwoord in het onderstaande. Het advies is opgesteld na weging van adviezen GGDrU en afdeling Volksgezondheid.

Na overleg tussen Volksgezondheid en verschillende afdelingen van de GGDrU hierbij ons advies over hondentrainingen op voetbalvelden.

Het is vanuit gezondheidsoogpunt verantwoord om honden te laten trainen op een voetbalveld, mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. *Honden moeten ontwormd zijn om aan de training mee te mogen doen.*
2. *Hondenpoep moet heel goed opgeruimd worden. Bij natte poep is spoelen van de plek nodig.*
3. *Kinderen onder 4 jaar niet op het veld laten spelen, in verband met hand-mond-gedrag.*

Reden hiervoor is:
Honden kunnen verschillende infectieziekten overdragen. Denk hierbij onder andere aan spoelwormen en pathogene bacteriën (bijvoorbeeld salmonella, e. coli 0157 en campylobacter). Als er ontlasting van honden op de handen of in de mond komt, kan infectie plaatsvinden. De kans dat dit gebeurt op het voetbalveld is afhankelijk van de hoeveelheid hondenpoep die toch ongemerkt blijft liggen op de velden en afhankelijk van het gedrag van de voetbalspelers en hun toeschouwers. De kans op blootstelling aan huidschilfers van de honden die op het veld zijn geweest is klein. Wind, regen en het grote oppervlak zorgen voor verspreiding en verwijdering van de allergenen.

Dit advies is destijds met URV besproken in relatie tot het huishoudelijke regelement. Vervolgens is nagelaten EDO te informeren over dit advies. Dat is een omissie, en had wel moeten gebeuren.

URV geeft in reactie op dit advies aan de regels voor de leden streng zijn. De honden dienen te zijn uitgelaten voordat ze naar de training komen. Mocht er op het veld of het terrein toch gepoept worden dan is de eigenaar verplicht dit op te ruimen. URV heeft hiervoor faciliteiten. Op zaterdagochtend wordt het URV-veld alleen gebruikt voor puppycursussen. Puppy's worden standaard ontwormd.

Binnen de hondenverenigingen en dierengeneeskunde zijn er 2 stromingen: wel standaard toedienen een ontworminkskuur. Anderzijds het juist niet geven van deze tabletten omdat het ongezond is voor de hond. URV geeft aan niet aan deze voorwaarde te kunnen en willen voldoen. Enerzijds uit principe anderzijds omdat dit niet controleerbaar of handhaafbaar is. URV hanteert de lijn dat de dieren deze tabletten moeten krijgen op het moment dat er sprake is van wormen in de ontlasting.

Gezien de capaciteitsberekening hoeft EDO geen gebruik te maken van het URV veld. Mocht EDO wel een keer per maand gebruik willen maken van het URV veld op zaterdagmiddag dan dient URV het veld netjes achter te laten voor de volgende gebruiker. Dit betekent dat eventuele ontlasting moet zijn opgeruimd en eventueel te zijn nagespoeld.

Bijlage: parkeren

In de gesprekken met de gebruikers van het park wordt de zorg voor parkeren geuit. Met de nieuwkomers wordt een knelpunt voor parkeren verwacht met name op de zaterdagen. De leden van de verenigingen komen veelal met de auto om verschillende redenen.
FCU realiseert eigen parkeerplekken ten behoeve van haar accommodatie. Deze parkeerplekken zijn voor de veiligheid van de spelers achter gesloten hekken geplaatst. Bij de nieuwe inrichting is het uitgangspunt dat het aantal plekken buiten de hekken gelijk is aan het aantal plekken inde huidige situatie,
De plekken van FCU zijn beschikbaar voor het park wanneer FCU er niet is.

	Functie	Norm	Normgrondslag	Aantal	Aantal x Norm
FC Utrecht	Sportvelden	13	ha	2,4	31,2
	Kantoor	0,8	100 m2 bvo	2,314	1,9
	Totaal				33
Overige Verenigingen	Sportvelden	13	ha	3,05	39,65
	Sporthal	1,8	100 m2 bvo	16	28,8
	Totaal				68

Het aantal parkeerplekken (36) binnen de hekken is voor het totale park beschikbaar als FC Utrecht *niet* aanwezig is op het park. Dit is het geval op:

- - doordeweekse dagen na 17.00 uur (overdag wordt er nagenoeg alleen door FC Utrecht gebruik gemaakt van het park)
- - op ca. 25 zaterdagen per jaar
- - op alle zondagen.

Op deze momenten is een volledige verkeerscirculatie op het park mogelijk.

Is FC Utrecht *wel* op de zaterdagen aanwezig dan zijn de hekken gesloten tot 11.00 uur. Daarna gaan de hekken open en zijn eventuele vrije plekken beschikbaar voor de overige gebruikers van het park en is verkeerscirculatie weer mogelijk.

Op verzoek van Disaster worden de parkeervakken links bij de entree van het park minimaal 1m verdiept zodat er meer manoeuvreerruimte is ter bescherming van de hal van Disaster.

Er wordt parkeermogelijkheid voor fietsen gerealiseerd in de nabijheid van de clubhuizen

Er wordt een invalidenparkeerplaats aangelegd nabij de ingang van het clubhuis van URV. Als er meer behoefte is aan invalideplekken dan is dit mogelijk. Bv bij de ingang van EDO.

Er worden verkeersdrempels aangelegd tbv van de verkeersveiligheid;

Er wordt een 15 km/uur regime ingesteld in het park, aangegeven met bord aan begin van het sportpark.

Er komt een mogelijkheid om te keren bij het uiteinde van wegen wanneer de hekken van FCU dicht zijn;

Feitelijke parkeermeting moet uitwijzen op welke wijze het parkeerterrein en directe omgeving wordt gebruikt

Er wordt contact gezocht met omringende bedrijven of deze parkeerruimte in het weekend beschikbaar willen stellen voor de bezoekers van het sportpark.

Veld 16
- gras
- voetbal

Veld 15
- gras

Veld 14
- gras

Veld 13
- gras

Veld 12
- gras

Veld 17
nieuw te bouwen voetbal KNVB
Kunstgras hoofdveld 105 x 68 m
nog nader uit te werken

Veld 18
nieuw te bouwen multifunctioneel
kunstgrasveld geschikt voor
KNVB 8 tegen 8 (onder 11 en onder 12) en
7 tegen 7 senioren wedstrijden
veld is 42,5 x 60 m en met verplichte uitloop
minimaal 46,5 x 64 m
nader in detail uit te werken

Veld 19
- tennis

gebouw FC Utrecht

gebouw / Veld 20
- streethockey

ZUILENSE RING

FLORIDADREEF

TENNESSEEDREEF

BOMEN KRANS

Kl

Ka

uitloopstrook 4m

haag aan buitenzijde terreinafscheiding hekwerk

terreinafscheiding hekwerk 6 m hoog

grasbetonstenen (groene uitstraling) bereikbaarheid (noad) veld 16 en 17 en veld 13, 14 en 15.

ballenvanger 5 m hoog

Bestaande hoogte -0.50/-0.60NAP

Grindkoffer

Looppaat 1.5b metal

fietsenstalling nader in te richten

planten 2 bomen entree FC utrecht

planten 2 bomen elzen

verkeersdrempel op asfalt

anti parkeerhekwerk ter bescherming tennishekwerk

2 x verkeersdrempel op asfalt

aanbrengen palen / geleidinghekwerk bescherming streethockey hal

parkeerplaatsen verdiepen

plaatsen thermoplast belijning 15 km zone en bebording

pad handhaven

terreinafscheiding hekwerk 2 m hoog

haag aan buitenzijde terreinafscheiding/ballenvanger hekwerk

hekwerk 1.20 hoog nieuw Termisch verzinkt

Gaas tegen bestaand leunhekwerk kleur groen

planten 3 bomen esdoorn

Invalide parkeerplaats breed 3,5 n

Fietsenstalling nader in te richten

planten boon

2 opslagzeecontainers (20 ft) deur aan kopse zijde vrijgekomen uit SP Zuilen

1 opslagzeecontainers (20 ft) deur aan kopse zijde nog in overleg LRV

Ingang plaatsen overzichtboard gebruikers sportpark

Poort in hekwerk

Poort 4 meters

Poort 6 meters

Poort 8 meters

Poort 12 meters

Poort 4 meters

Poort 6 meters

Poort 8 meters

Poort 12 meters

LEGENDA (nieuwe situatie)

- Gebouw FC utrecht
- Kunstgras sportveld
- Fietsenstalling bestaande uit fietenrekken
- Nieuwe parkeerplaatsen bestaande uit waterpaserende elementen verharding type Klostermann Greenston
- Nieuwe verharding bestaande uit uit waterpaserende elementen verharding type ZOAK
- Terreinafscheiding hekwerk dubbelstaafmat RAL 9005 hoog 2,0 m
- Ballenvanger dubbelstaafmat RAL 9005 hoog 2,0 m met net hoog 3,0 m (totaal hoogte 5,0 m)
- Haag breed 0,5 m buitenzijde hekwerk / terreinafscheiding

Ka = Kantine
Kl = Kleedkamer

Maten in meters tenzij anders vermeld, peilmaten in meters t.o.v. NAP

opdrachtgever: Gemeente Utrecht				
project: Sportpark Overvecht-Noord - Manitobadreef 8				
onderdeel: Herinrichting sportpark Overvecht Noord				
status:	Definitief	datum:		
getekend:	MB	12-04-2021		
gecontroleerd:				
gezien:				
formaat:	schaal:	bladnr:	versie:	tek.nr:
	1 op 1000	1 - 1	V-1	overvecht noord herinrichtingplan 15-04-2021 definitief.dwg

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1907
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	8 juni 2021
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Raadsbrief Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord
ID	1962
Behandelend ambtenaar	M. Langevoort
Telefoon	0302863513
E-mail	m.langevoort@utrecht.nl
Datum collegebesluit	20 april 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Ooijen
Beleidsveld	Sport
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Willemien Kok/Asiel en integratie, Cultuur, MBO, Onderwijs, Sport/06-24862310

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	8 juni 2021

Voorgesteld besluit

ZUILENSE RING

Veld 16
- gras
- voetbal

Veld 17
nieuw te bouwen voetbal KNVB
Kunstgras hoofdveld 105 x 68 m
nog nader uit te werken

Veld 18
nieuw te bouwen multifunctioneel
kunstgrasveld geschikt voor
KNVB 8 tegen 8 (onder 11 en onder 12) en
7 tegen 7 senioren wedstrijden
veld is 42,5 x 60 m en met verplichte uitloop
minimaal 46,5 x 64 m
nader in detail uit te werken

Veld 15
- gras

Veld 14
- gras

Veld 13
- gras

Veld 12
- gras

Veld 19
- tennis

gebouw FC Utrecht

gebouw / Veld 20
- streethockey

Kl = Kleedkamer

Ka = Kantine

uitloopstrook 4m

haag aan buitenzijde terreinafscheiding hekwerk

terreinafscheiding hekwerk 2 m hoog

grasbetonstenen (groene uitstraling) bereikbaarheid (noad) veld 16 en 17 en veld 13, 14 en 15.

ballenvanger 5 m hoog

Grindkoffer

Bestaande hoogte ~0.50/~0.60NAP

~0.25 NAP

+0.10 NAP

Looppoort 1.20 Hoekpaal

Dwarsrichting verkeersdrempel 4.00 meter

Fietsenstalling nader in te richten

planten 2 bomen entree FC Utrecht

planten 2 bomen eiken

verkeersdrempel op asfalt

auto achteruitrij drempel en nood voorzieningen poort bereikbaarheid veld 18

anti parkeerhekwerk ter bescherming tennishekwerk

2 x verkeersdrempel op asfalt

aanbrengen palen / geleidinghekwerk bescherming streethockey hal

parkeerplaatsen verdiepen

plaatsen thermoplast belijning 15 km zone en bebording

pad handhaven

Poort 4 meters

Poort 6 meters

Poort 8 meters

Poort 10 meters

Poort 12 meters

Poort 14 meters

Poort 16 meters

Poort 18 meters

Poort 20 meters

Poort 22 meters

Poort 24 meters

Poort 26 meters

Poort 28 meters

Poort 30 meters

Poort 32 meters

Poort 34 meters

Poort 36 meters

Poort 38 meters

Poort 40 meters

Poort 42 meters

Poort 44 meters

Poort 46 meters

Poort 48 meters

Poort 50 meters

Poort 52 meters

Poort 54 meters

Poort 56 meters

Poort 58 meters

Poort 60 meters

Poort 62 meters

Poort 64 meters

Poort 66 meters

Poort 68 meters

Poort 70 meters

Poort 72 meters

Poort 74 meters

Poort 76 meters

Poort 78 meters

Poort 80 meters

Poort 82 meters

Poort 84 meters

Poort 86 meters

Poort 88 meters

Poort 90 meters

Poort 92 meters

Poort 94 meters

Poort 96 meters

Poort 98 meters

Poort 100 meters

Poort 102 meters

Poort 104 meters

Poort 106 meters

Poort 108 meters

Poort 110 meters

Poort 112 meters

Poort 114 meters

Poort 116 meters

Poort 118 meters

Poort 120 meters

Poort 122 meters

Poort 124 meters

Poort 126 meters

Poort 128 meters

Poort 130 meters

Poort 132 meters

Poort 134 meters

Poort 136 meters

Poort 138 meters

Poort 140 meters

Poort 142 meters

Poort 144 meters

Poort 146 meters

Poort 148 meters

Poort 150 meters

Poort 152 meters

Poort 154 meters

Poort 156 meters

Poort 158 meters

Poort 160 meters

Poort 162 meters

Poort 164 meters

Poort 166 meters

Poort 168 meters

Poort 170 meters

Poort 172 meters

Poort 174 meters

Poort 176 meters

Poort 178 meters

Poort 180 meters

Poort 182 meters

Poort 184 meters

Poort 186 meters

Poort 188 meters

Poort 190 meters

Poort 192 meters

Poort 194 meters

Poort 196 meters

Poort 198 meters

Poort 200 meters

Poort 202 meters

Poort 204 meters

Poort 206 meters

Poort 208 meters

Poort 210 meters

Poort 212 meters

Poort 214 meters

Poort 216 meters

Poort 218 meters

Poort 220 meters

Poort 222 meters

Poort 224 meters

Poort 226 meters

Poort 228 meters

Poort 230 meters

Poort 232 meters

Poort 234 meters

Poort 236 meters

Poort 238 meters

Poort 240 meters

Poort 242 meters

Poort 244 meters

Poort 246 meters

Poort 248 meters

Poort 250 meters

Poort 252 meters

Poort 254 meters

Poort 256 meters

Poort 258 meters

Poort 260 meters

Poort 262 meters

Poort 264 meters

Poort 266 meters

Poort 268 meters

Poort 270 meters

Poort 272 meters

Poort 274 meters

Poort 276 meters

Poort 278 meters

Poort 280 meters

Poort 282 meters

Poort 284 meters

Poort 286 meters

Poort 288 meters

Poort 290 meters

Poort 292 meters

Poort 294 meters

Poort 296 meters

Poort 298 meters

Poort 300 meters

Poort 302 meters

Poort 304 meters

Poort 306 meters

Poort 308 meters

Poort 310 meters

Poort 312 meters

Poort 314 meters

Poort 316 meters

Poort 318 meters

Poort 320 meters

Poort 322 meters

Poort 324 meters

Poort 326 meters

Poort 328 meters

Poort 330 meters

Poort 332 meters

Poort 334 meters

Poort 336 meters

Poort 338 meters

Poort 340 meters

Poort 342 meters

Poort 344 meters

Poort 346 meters

Poort 348 meters

Poort 350 meters

Poort 352 meters

Poort 354 meters

Poort 356 meters

Poort 358 meters

Poort 360 meters

Poort 362 meters

Poort 364 meters

Poort 366 meters

Poort 368 meters

Poort 370 meters

Poort 372 meters

Poort 374 meters

Poort 376 meters

Poort 378 meters

Poort 380 meters

Poort 382 meters

Poort 384 meters

Poort 386 meters

Poort 388 meters

Poort 390 meters

Poort 392 meters

Poort 394 meters

Poort 396 meters

Poort 398 meters

Poort 400 meters

Poort 402 meters

Poort 404 meters

Poort 406 meters

Poort 408 meters

Poort 410 meters

Poort 412 meters

Poort 414 meters

Poort 416 meters

Poort 418 meters

Poort 420 meters

Poort 422 meters

Poort 424 meters

Poort 426 meters

Poort 428 meters

Poort 430 meters

Poort 432 meters

Poort 434 meters

Poort 436 meters

Poort 438 meters

Poort 440 meters

Poort 442 meters

Poort 444 meters

Poort 446 meters

Poort 448 meters

Poort 450 meters

Poort 452 meters

Poort 454 meters

Poort 456 meters

Poort 458 meters

Poort 460 meters

Poort 462 meters

Poort 464 meters

Poort 466 meters

Poort 468 meters

Poort 470 meters

Poort 472 meters

Poort 474 meters

Poort 476 meters

Poort 478 meters

Poort 480 meters

Poort 482 meters

Poort 484 meters

Poort 486 meters

Poort 488 meters

Poort 490 meters

Poort 492 meters

Poort 494 meters

Poort 496 meters

Poort 498 meters

Poort 500 meters

Poort 502 meters

Poort 504 meters

Poort 506 meters

Poort 508 meters

Poort 510 meters

Poort 512 meters

Poort 514 meters

Poort 516 meters

Poort 518 meters

Poort 520 meters

Poort 522 meters

Poort 524 meters

Poort 526 meters

Poort 528 meters

Poort 530 meters

Poort 532 meters

Poort 534 meters

Poort 536 meters

Poort 538 meters

Poort 540 meters

Poort 542 meters

Poort 544 meters

Poort 546 meters

Poort 548 meters

Poort 550 meters

Poort 552 meters

Poort 554 meters

Poort 556 meters

Poort 558 meters

Poort 560 meters

Poort 562 meters

Poort 564 meters

Poort 566 meters

Poort 568 meters

Poort 570 meters

Poort 572 meters

Poort 574 meters

Poort 576 meters

Poort 578 meters

Poort 580 meters

Poort 582 meters

Poort 584 meters

Poort 586 meters

Poort 588 meters

Poort 590 meters

Poort 592 meters

Poort 594 meters

Poort 596 meters

Poort 598 meters

Poort 600 meters

Poort 602 meters

Poort 604 meters

Poort 606 meters

Poort 608 meters

Poort 610 meters

Poort 612 meters

Poort 614 meters

Poort 616 meters

Poort 618 meters

Poort 620 meters

Poort 622 meters

Poort 624 meters

Poort 626 meters

Poort 628 meters

Poort 630 meters

Poort 632 meters

Poort 634 meters

Poort 636 meters

Poort 638 meters

Poort 640 meters

Poort 642 meters

Poort 644 meters

Poort 646 meters

Poort 648 meters

Poort 650 meters

Poort 652 meters

Poort 654 meters

Poort 656 meters

Poort 658 meters

Poort 660 meters

Poort 662 meters

Poort 664 meters

Poort 666 meters

Poort 668 meters

Poort 670 meters

Poort 672 meters

Poort 674 meters

Poort 676 meters

Poort 678 meters

Poort 680 meters

Poort 682 meters

Poort 684 meters

Poort 686 meters

Poort 688 meters

Poort 690 meters

Poort 692 meters

Poort 694 meters

Poort 696 meters

Poort 698 meters

Poort 700 meters

Poort 702 meters

Poort 704 meters

Poort 706 meters

Poort 708 meters

Poort 710 meters

Poort 712 meters

Poort 714 meters

Poort 716 meters

Poort 718 meters

Poort 720 meters

Poort 722 meters

Poort 724 meters

Poort 726 meters

Poort 728 meters

Poort 730 meters

Poort 732 meters

Poort 734 meters

Poort 736 meters

Poort 738 meters

Poort 740 meters

Poort 742 meters

Poort 744 meters

Poort 746 meters

Poort 748 meters

Poort 750 meters

Poort 752 meters

Poort 754 meters

Poort 756 meters

Poort 758 meters

Poort 760 meters

Poort 762 meters

Poort 764 meters

Poort 766 meters

Poort 768 meters

Poort 770 meters

Poort 772 meters

Poort 774 meters

Poort 776 meters

Poort 778 meters

Poort 780 meters

Poort 782 meters

Poort 784 meters

Poort 786 meters

Poort 788 meters

Poort 790 meters

Poort 792 meters

Poort 794 meters

Poort 796 meters

Poort 798 meters

Poort 800 meters

Poort 802 meters

Poort 804 meters

Poort 806 meters

Poort 808 meters

Poort 810 meters

Poort 812 meters

Poort 814 meters

Poort 816 meters

Poort 818 meters

Poort 820 meters

Poort 822 meters

Poort 824 meters

Poort 826 meters

Poort 828 meters

Poort 830 meters

Poort 832 meters

Poort 834 meters

Poort 836 meters

Poort 838 meters

Poort 840 meters

Poort 842 meters

Poort 844 meters

Poort 846 meters

Poort 848 meters

Poort 850 meters

Poort 852 meters

Poort 854 meters

Poort 856 meters

Poort 858 meters

Poort 860 meters

Poort 862 meters

Poort 864 meters

Poort 866 meters

Poort 868 meters

Poort 870 meters

Poort 872 meters

Poort 874 meters

Poort 876 meters

Poort 878 meters

Poort 880 meters

Poort 882 meters

Poort 884 meters

Poort 886 meters

Poort 888 meters

Poort 890 meters

Poort 892 meters

Poort 894 meters

Poort 896 meters

Poort 898 meters

Poort 900 meters

Poort 902 meters

Poort 904 meters

Poort 906 meters

Poort 908 meters

Poort 910 meters

Poort 912 meters

Poort 914 meters

Poort 916 meters

Poort 918 meters

Poort 920 meters

Poort 922 meters

Poort 924 meters

Poort 926 meters

Poort 928 meters

Poort 930 meters

Poort 932 meters

Poort 934 meters

Poort 936 meters

Poort 938 meters

Poort 940 meters

Poort 942 meters

Poort 944 meters

Poort 946 meters

Poort 948 meters

Poort 950 meters

Poort 952 meters

Poort 954 meters

Poort 956 meters

Poort 958 meters

Poort 960 meters

Poort 962 meters

Poort 964 meters

Poort 966 meters

Poort 968 meters

Poort 970 meters

Poort 972 meters

Poort 974 meters

Poort 976 meters

Poort 978 meters

Poort 980 meters

Poort 982 meters

Poort 984 meters

Poort 986 meters

Poort 988 meters

Poort 990 meters

Poort 992 meters

Poort 994 meters

Poort 996 meters

Poort 998 meters

Poort 1000 meters

Maten in meters tenzij anders vermeld, peilmaten in meters t.o.v. NAP

opdrachtgever:
Gemeente Utrecht

project:
Sportpark Overvecht-Noord - Manitobadreef 8

onderdeel:
Herinrichting sportpark Overvecht Noord

status:	Definitief	datum:		
getekend:	MB	12-04-2021		
gecontroleerd:				
gezien:				
formaat:	schaal:	bladnr:	versie:	tek.nr:
	1 op 1000	1 - 1	V-1	overvecht noord herinrichtingplan 13-04-2021 definitief.dwg

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. Langevoort	**Datum**	23 April 2021
Doorkiesnummer	0302863513	**Kenmerk**	8772803
E-mail	m.langevoort@utrecht.nl	**Onderwerp**	Plan van Aanpak Sportpark Overvecht Noord
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Sport

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u over de inrichting van sportpark Overvecht-Noord naar aanleiding van de komst van twee nieuwe gebruikers op het park. In uw motie M214 heeft u gevraagd naar een plan van aanpak voor de ingebruikname van het sportpark Overvecht Noord. Met deze brief informeren wij u over dit plan. Vanaf het sportjaar 2021-2022 zijn er op sportpark Overvecht Noord in totaal 5 gebruikers: FC Utrecht, EDO, URV, TAU en Disaster.

Aanpak
Het afgelopen half jaar is samengewerkt met de verenigingen op het park, FC Utrecht en Sport Utrecht om te komen tot een inrichting die zoveel mogelijk aansluit bij de wensen van alle belanghebbenden. Op basis van gesprekken met alle gebruikers, de gemeentelijke kaders voor voetbaltraining en -wedstrijdcapaciteit en de Utrechtse parkeernorm zijn alle mogelijke scenario's voor een veldindeling opgesteld en is onderbouwd hoe deze tot stand zijn gekomen. Ook is op basis daarvan het onderwerp parkeren uitgewerkt en is kort het kleedkamer gebruik aan de orde gekomen.

Met alle gebruikers zijn de door de gemeente uitgewerkte scenario's voor de veldindeling besproken. Deze veldindeling is feitelijk alleen van belang voor EDO en URV. Het scenario waarbij kunstgras wordt gerealiseerd op het hoofdveld van EDO (veld 17 op de bijlage) en op het trainingsveld/7*7 wedstrijdveld in het midden van het sportpark, had de voorkeur van EDO en kon op voldoende steun rekenen van URV. Het grasveld dat EDO gebruikt (veld 16 op de bijlage) wordt gerenoveerd. Aanleg van een kunstgras voetbalveld is nodig en mogelijk als gevolg van de komst van FC Utrecht, die de kosten van de aanleg op zich neemt.
EDO krijgt in dit scenario voldoende ruimte voor haar huidige teams om te trainen en wedstrijden te spelen en ook de mogelijkheid om te groeien. Voor groei dient EDO maximaal gebruik te maken van de beschikbare trainingsdagen (maandag tot en met donderdag) en de tijden dat er wedstrijden gespeeld kunnen worden op (vrijdagavond en) zaterdag. Er is in dit scenario rekening gehouden met

het feit dat EDO de keuze maakt om wedstrijden niet te spreiden over het weekend maar alleen op zaterdag te spelen en niet op zondag.

EDO blijft de wens uitspreken om daarnaast op zaterdagmiddag het veld van URV structureel te gebruiken voor wedstrijden. EDO wil graag een compact wedstrijdschema op de zaterdag voor een lagere belasting van de vrijwilligers en om de verenigingscultuur van EDO te behouden. URV wil daaraan meewerken maar kan het veld zaterdagmiddag niet structureel missen. Voor URV zijn de zaterdagen noodzakelijk voor het plannen van wedstrijden en bijeenkomsten.

Uiteindelijk is besloten dat EDO één zaterdagmiddag per maand vanaf 13 uur gebruik kan maken van het URV-veld. Op deze manier wordt EDO tegemoetgekomen om af en toe een meer gecomprimeerd programma in te kunnen plannen en heeft URV nog steeds voldoende ruimte om haar activiteiten te organiseren.

Parkeren
Er zijn zorgen bij de gebruikers over de beschikbare parkeerruimte. Naar aanleiding van de gesprekken met de gebruikers, is gezocht naar een optimale benutting van de beschikbare ruimte. In de restruimten van het park zijn inmiddels extra plekken gevonden. In totaal zijn er 120 parkeerplaatsen mogelijk naast de parkeerplaatsen voor FC Utrecht. FC Utrecht heeft 37 parkeerplaatsen tot haar beschikking die afgesloten kunnen worden in het belang van de veiligheid voor haar spelers. Als FC Utrecht niet aanwezig is, zijn deze plaatsen ook voor de rest van het park beschikbaar. De Utrechtse parkeernorm voor sportpark Overvecht Noord is 102. Hiermee zijn de zorgen van de gebruikers op het park niet weg. Dat er vooral op zaterdagen soms krapte is qua parkeerplaatsen is waarschijnlijk, vooral als alle gebruikers aanwezig zijn. Op verschillende sportparken in Utrecht is er sprake van een parkeerpiek en/of knelpunt op zaterdagen, voor sportpark Overvecht Noord is dat niet anders. Onze insteek is om schaarse ruimte optimaal te benutten. Daarin past het niet om de hoeveelheid parkeerruimte aan te passen aan piekmomenten. Mede daarom stimuleren wij andere vormen van vervoer, en zullen op het sportpark enkele fietsenstallingen bij de kantines worden gerealiseerd.

Vervolg
Tot en met de zomervakantie 2021 staan de volgende stappen gepland:

- Aanbesteding en aanleggen kunstgras op hoofdveld (veld 17) en de kooi (veld 18) ;
- FC Utrecht realiseert haar eigen accommodatie en velden;
- Opstellen van kleedkamerplan voor het park en het gebruik ervan door de verenigingen;
- Opstellen afspraken en structuur voor gebruikers overleggen;
- Uitvoering geven aan het inrichtingsplan, onder meer plaatsen van hekken en aanleg parkeerplaatsen (zie inpassingstekening in de bijlage).
- De verenigingen worden daarbij ondersteund door een gemeentelijke projectleider en Sport Utrecht

Er wordt nog een parkeerdrukmeting gehouden op het moment dat het park volledig in gebruik is, zodat objectief kan worden vastgesteld of en wanneer er sprake is van een parkeerknelpunt. Op basis van deze meting kan dan bekeken worden of er maatwerk mogelijk is. Te denken valt dan aan bijvoorbeeld parkeermogelijkheden op het bedrijventerrein of elders in de omgeving van het sportpark. Ook wordt een planning opgesteld wanneer het logisch is grasveld 2 te renoveren. Op langere termijn realiseren we ook de aanpassingen van de kleedkamergebouwen op basis van het bovengenoemde

kleedkamerplan. Alle voorgenomen activiteiten plannen we en voeren we uit in overleg en afstemming met de gebruikers van het sportpark.

Bezwaarprocedure omgevingsvergunning
De verenigingen EDO en Disaster hebben bezwaar gemaakt tegen de verleende tijdelijke omgevingsvergunning voor een accommodatie gebouw en ballenvangers van FC Utrecht en een verleende vergunning voor het kappen van een boom. In afwachting van de behandeling van de bezwarenprocedure is EDO daarnaast een voorlopige voorziening procedure gestart. Op 5 maart heeft de voorlopige voorzieningenrechter uitspraak gedaan en heeft het verzoek van EDO afgewezen. Dat betekent dat de vergunningen van kracht blijven en FC Utrecht voor eigen risico en rekening verder kon met de bouwwerkzaamheden in afwachting van de beslissing in de bodemprocedure. Dinsdag 17 maart 2021 heeft de hoorzitting n.a.v. de ontvangen bezwaarschiften tegen de verleende omgevingsvergunningen plaatsgevonden en is aanvullende informatie rondom het parkeren aan bezwaarmakers voorgelegd. Binnen enkele weken wordt een beslissing verwacht. Tegen deze beslissing is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Tot slot
De verdichting van de stad zorgt ervoor dat we maximaal gebruik moeten maken van bestaande en nieuwe sportcapaciteit. Deze opgave vraagt aanpassingsvermogen van alle betrokken partijen. Verenigingen wordt bijvoorbeeld gevraagd om een sportpark samen te gebruiken of keuzes te maken wat betreft hun profiel en bijbehorende leden. Waar tijdens bijeenkomsten over de toekomst van het voetbal (Toekomst voetbal) begrip is voor de opgave om de beschikbare ruimte in Utrecht zo efficiënt en optimaal mogelijk te verdelen, blijkt dit weerbarstig in de dagelijkse praktijk waar de gevraagde aanpassingen concreet en reëel worden. Dit betekent voor ons dat we in de toekomst bij veranderingen op andere parken meer aandacht en tijd moeten besteden in de aanloop hiernaartoe.

De opgave om sportparken maximaal te benutten krijgt met de komst van URV en FC Utrecht op het sportpark Overvecht Noord concrete invulling. We verwachten dat de komst van FC Utrecht een positieve uitwerking heeft voor de wijk Overvecht. We gaan uit van een mooie bruisende toekomst voor sportpark Overvecht Noord en al haar gebruikers.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Studie Zuidpoort

Concept

Basisinformatie

Datum	8 juni 2021
Gespreksleider	**Marijn de Pagter**
Tijd	21.00 – 22.30 uur
Zaal	Digitaall
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsbrief
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Bertrokken ambtenaren/presentatoren	**ambtenaar,** GU
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte 10 juni. De Raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	deelnemer, zelforganisatie 300 huishoudens 6 deelnemers op eigen initiatief deelnemer, Toekomst Balijelaan/Balijeplein deelnemer, Binnenstad030 bewoner Vultostraat Karin Karis deelnemer, ondernemers Ooster en Westerkade deelnemer, Fietersbond (bijdrage geüpload) deelnemer, Reizigersvereniging Rover deelnemer, Waalstraat deelnemer SOLGU

Programma

21.00 Start en welkom
21.05 Presentatie ambtelijke organisatie
21.15 Vragen van raadsleden
21.20 Deelnemers kunnen hun standpunt of observaties toelichten (3 minuten per persoon)
22.10 Vragen raadsleden
22.25 Reflectie raadsleden en vervolgproces
22.30 Afsluiting

Motivatie

Agendeerders: Susanne Schilderman (D66), Henk van Deun/David Bosch (PVV), Cees Bos/Stefan Gaillard (Stadsbelang Utrecht), Thijs Weistra (GroenLinks), Marijn de Pagter (VVD), Eva Oosters (S&S), Bülent Isik (PvdA), Ruurt Wiegant (SP), Jan Wijmenga/Rik van der Graaf (Christen Unie), Lisanne Snippe (PvdD) en Bert van Steeg (CDA)

Het betreft een raadsvoorstel dat ook (wellicht in 2 keer) behandeld zal worden in de commissie. Dit kan in ieder geval niet gelijktijdig met de RSU en IRP maar bij voorkeur wel in hetzelfde schema. Gelieve zijn zowel de wethouders Mobiliteit als ruimtelijke ontwikkeling aanwezig.
De fracties wensen de studie zuidpoort in een Raadsinformatiebijeenkomst te bespreken. Hierin staan de wensen en ideeën van de inwoners met betrekking tot studie Zuidpoort centraal. Uit de participatie over de studie zuidpoort blijkt dat dit veel reacties heeft opgeroepen van bewoners van de omgeving Ledig erf en gebruikers van het gebied. De fracties vinden het van belang dat hiervoor voldoende ruimte is daarom organiseren ze een losse raadsinformatiebijeenkomst over dit onderdeel van het mobiliteitsplan, zodat er ook specifiek ingegaan wordt op het tweede beslispunt dat door het college voorgesteld wordt.
De fracties organiseren een week eerder een losse RIB over het mobiliteitsplan.

Bijdrage

Deelnemer, **zelf organisatie,** 300 huishoudens gesproken, meeste fracties
De feedback die ik hoor van buren is dat ze sceptisch zijn over de uitkomst van de enquête.

Deelnemer
Wij ervaren de huidige verkeerssituatie aan de w.a. Vultostraat als steeds minder leefbaar. Verkeer lijkt toe te nemen. Met name hinder van hardrijders (soms wel 100 km/h) en geluid van quads/driewielscooters en opgevoerde auto's en scooters.

Vertegenwoordiger ondernemers Ooster en Westerkade
Ondanks dat ook de ondernemers van de Kades concessies moeten doen zijn wij heel enthousiast over voorstel 4a.

Deelnemer
Wij zijn bewoners en kijken vanaf 4-hoog op de twee belangrijke kruispunten bij ledig erf. Wij zien de hele dag door dat het een enorm onveilige verkeerssituatie is. Er is te veel doorgaand verkeer dat met elkaar kruist (auto’s, fietsen en voetgangers). Meerdere keren per dag zijn er bijna ongelukken. Afgelopen week zaten wij nog met het hart in onze keel toen er een auto met 60 km per uur kwam aanrijden en een jongetje op een loopfiets het kruispunt wilde oversteken. Gezien de verkeerslichten het grootste deel van de dag uitstaan wordt het verkeer totaal niet geremd. Er is constant getoeter omdat mensen de voorrangsregels niet begrijpen en niet overzien. Mochten raadsleden dit zelf willen zien, zijn ze van harte welkom om vanaf ons balkon te zien hoe de situatie op dit moment is, en daarmee de noodzaak zien om dit structureel en effectief op te lossen. Uiteraard met koffie en een koekje :)

Deelnemer
1 de manier van omgaan met gegevens uit de inspraak vind ik niet correct. Iedereen kon per variant commentaar geven. Daarbij grote voorkeur voor variant 1. Op het eind nog een keer de vraag welke variant jouw voorkeur heeft. 31% voor 1. Deel geeft geen voorkeur of vult niets in. Gemeente telt rest bij elkaar op en beweert dat 56% tegen variant 1 is. Zo kan iedereen naar zich toe rekenen.

2 BenW kiest voor variant 4. Dit klopt niet. Dit is een heel nieuwe variant, die problemen op gaat leveren rond Albatrosstraat en Bleekstraat. In beide gevallen sterke toename van het autoverkeer.
3 Ledig Erf is en blijft een kruispunt van doorgaande fietsroutes en zal nooit een gezellig en rustig plein worden waar voetgangers en fietsers rustig door elkaar heen gaan.

Deelnemer, SOLGU
Wij hebben vernomen dat er plannen zijn om het Ledig Erf ‘Shared Space’ in te richten. Volgens het Mobiliteitsplan 2040 loopt er dwars over het Ledig Erf een hoofdfietsroute.

Het principe van ‘Shared Space’ is, dat er geen verkeersregels zijn en dat alle verkeersdeelnemers en alle voetgangers op elkaar anticiperen. In een voetgangersgebied, waar duidelijk is dat fietsers en auto’s te gast zijn, werkt dat redelijk. Maar op een plein zoals het Domplein werkt dat helemaal niet. Blinden, slechtzienden mijden dit plein en toeristen met kleine kinderen passen wel op om hun kleine kinderen op het Domplein te laten spelen. Dagelijks fietsen grote aantallen fietsers diagonaal over het plein. In onze ogen is ‘Shared Space’ alleen toepasbaar in situaties waar zeer beperkte verkeersbewegingen zijn en waar kinderen vanaf 3 jaar onbegeleid zich kunnen verplaatsen en spelen.

Het Ledig Erf is een belangrijke toegangspoort naar de binnenstad, ook voor blinden en slechtzienden die met de trein komen. Die route moet veilig en plezierig begaanbaar zijn.

Wij willen dat de fietsroute helder wordt aangegeven en wordt voorzien van veilige oversteekplaatsen (conform het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Utrecht). Dan weten blinden en slechtzienden, kinderen, ouderen enz. waar ze over kunnen steken en waar ze fietsers tegen kunnen komen. De geleidehonden zijn hier ook op getraind. Op de rest van het plein kunnen ze dan ontspannen wandelen of spelen.

Over de ‘Shared Space’ op het Domplein zijn al in 2017 afspraken gemaakt met de gemeente om het verloop van de fietsroute duidelijker aan te geven. We willen dat deze afspraken eindelijk worden uitgevoerd.

Inbreng Fietsersbond RIB 8 juni 2021 studie Zuidpoort

Zuidpoort-studie

De Zuidpoort-studie is de eerste concrete uitwerking van het mobiliteitsplan: De stad groeit, meer inwoners, meer arbeidsplaatsen. Het wordt drukker in de stad, om alles nog te laten passen is er minder ruimte beschikbaar voor de ruimtevretende auto. Lopen en fietsen worden belangrijker. Door het gebruik van de fiets i.p.v. de auto is er veel minder ruimte nodig voor vervoer van mensen en wordt alles veel veiliger. Fietsers rijden geen mensen dood. Er blijft nog wel wat ruimte nodig en er blijft een klein beetje onveiligheid over. Je kunt niet zonder te kijken een fietsroute oversteken.

De oversteekbaarheid van het Ledig Erf wordt voor voetgangers en fietsers stukken beter, omdat we geen wortel hoeven schieten wegens de groene golf voor de bus. Het wordt veel veiliger doordat het autoverkeer er nagenoeg volledig verdwijnt.

We zijn blij dat met de ingrepen veel verkeerslichten kunnen vervallen, want:

- Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm.
- Ze veroorzaken vooral voor fietsers oponthoud omdat zij maar een paar seconden groen per cyclus nodig hebben (en krijgen).
- Verkeerslichten vréten ruimte omdat er voorsorteer- en opstelstroken moeten zijn.

We zijn blij dat de verkeerslichten op Ledig Erf en de Vondellaan weggaan. Ook die bij Sterrenwijk, de Catharijnesingel, bij winkelcentrum Hoograven, bij de Balijelaan, de Waalstraat/Jutfaseweg kunnen allemaal weg. Als er een verkeerslicht nodig is om verkeer te doseren moet dat een stukje voor de kruising komen, zodat de kruising zelf ongeregeld blijft. Net als bij het plein op de Goylaan. Ook de bus kan dan doorrijden, zonder dat er een busbaan nodig is. Het levert veel ruimte voor groen op, wat fietsen weer aantrekkelijker maakt.

In de studie worden veel plussen en minnen van de varianten beschreven. Wat we missen is een scoretabel waarin ook het omringende gebied is opgenomen. De Goylaan is sinds het herstel van het pleintje prima te fietsen. Hoe wordt dat als er 20% meer verkeer komt? Dat geldt ook voor de Rijnlaan, de Waalstraat, en de andere wegen. Het is de bedoeling dat het verkeersprobleem van het doorgaande verkeer over het Ledig erf wordt opgelost, niet dat het zich als in een waterbed verplaatst naar woonbuurten. Maar wat moeten we dán met dat doorgaande verkeer? In Leidsche Rijn zijn maatregelen genomen om te voorkomen dat de "A2,5" door de wijk loopt: van de A2 naar de A12 en terug. Ook daar vinden mensen het jammer dat ze niet van huis direct naar beide snelwegen kunnen rijden: dat kan hooguit maar naar één van beide. Die wijk zit vol knips. Als we doorgaand verkeer in Utrecht kwijt willen, dan moeten we de "A28,5" terugleggen naar de snelwegring en niet toestaan dat dat verkeer door woonbuurten rijdt. Daar kunnen knips voor nodig zijn, of een stevige "rem" op het autoverkeer. Voorkom het waterbedeffect. De maatregelen om dat te voorkomen zouden onderdeel van deze studie moeten zijn en bij de keus moeten worden betrokken.

In de afwegingen over de knips wordt aangegeven dat men het jammer vindt om niet met de auto van Dichterswijk naar bijvoorbeeld het Diakonessenhuis te kunnen. Net zoals

mensen in Woerden en Kamerik ervan balen dat ze helemaal naar Leidsche Rijn moeten voor de huisartsenpost of spoedeisende hulp. Voor Dichterswijk zijn er echter oplossingen mogelijk: de afstand is te fietsen, er kan een OV-lijn komen die wél doorgaat over de Vondellaan, er kunnen leen-bakfietsen en leen-scootmobielen komen en de taxi krijgt vast ook een ontheffing. We wijzen u er op dat het Anne Frankplein zo groot is aangelegd omdat er in de toekomst een tram rechtdoor naar de Vondellaan moet gaan rijden. Hoe gaat hij verder vanaf de Vondellaan?

De nieuwe woningen worden vooral aan de westkant van de stad gebouwd, de niuewe bedrijven vooral aan de oostkant. Daardoor ontstaat helaas de noodzaak van veel oost-westverplaatsingen die veel te ver zijn om te lopen. De binnenstadsas zit zo ongeveer aan het maximum aantal fietsers, dus moeten mensen via alternatieve routes voor de binnenstadsas gaan fietsen. In het Mobiliteitsplan wordt de Singel hiervoor aangewezen. Op het Ledig Erf zal die Singel-fietsroute straks liggen. De snelfietsroute naar IJsselstein takt hier aan op die Singelring. Dat zou naadloos moeten gebeuren, volgens het Mobiliteitsplan.

Het verbaast ons daarom nogal dat er in de visualisatie van de voorkeursvariant fietsers over een soort houten vlonder moeten rijden op het Ledig Erf, dat verder als shared space ingericht zal worden. Op het Domplein regende het voor Corona klachten van voetgangers die zich rot schrokken van fietsers. Veel klachten van fietsers die zich ergerden aan voetgangers die onverwachts voor hun fiets gingen lopen. In shared space moet namelijk IEDEREEN ALTIJD OP HET ANDERE VERKEER LETTEN. Shared space is GEEN verblijfsgebied. Toeristen letten niet op maar gaan de Dom aangapen. Daardoor werkt het shared space daar niet, scheiding in verblijfsgebied en fietsroute is dan beter. Dan staan de voetgangers veilig in het verblijfsgebied en kunnen fietsers rustig doorfietsen. Iedereen blij. Ook voor het Ledig Erg lijkt ons zo'n scheiding verre te prefereren. Maak het Ledig Erf geen shared space! Zorg dat dit een aantrekkelijke fietsroute wordt, zodat de Singelring een goed alternatief wordt voor de binnenstadsas.

Dat geldt ook voor de Westerkade. Die verbindt de snelfietsroute naar IJsselstein met de Singelring. Die verbinding moeten "naadloos" zijn, volgens het mobiliteitsplan. Maar op de Westerkade zijn klinkers gepland. Een smal voetpad langs het water, dat bij de nieuw aan te leggen trappen supersmal wordt. Zodat voetgangers daar op de fietsroute gaan lopen, met hond, kind, of wat dan ook. Dat is vrágen om ongevallen. Zorg voor een voetpad langs het water dat over de volle lengte voldoende breed is. Zorg dat duidelijk is dat de fietsroute een drukke hoofdfietsroute is: asfalteer hem. Dan sluit deze route ook direct naadloos aan op de Singelring. Mensen uit IJsselstein, Nieuwegein en de Merwedekanaalzone zullen hem gaan gebruiken om naar de binnenstad te gaan, in plaats van met de auto. Heet ze welkom met asfalt, ook op de Westerkade. De Oosterkade is smaller, krijgt door de horeca al meer een voetgangersuitstraling en sluit minder goed aan op het fietsnet, daar kunnen klinkers komen. Maar niet op de Westerkade.

In de plannen voor de Westerkade staat dat het de bedoeling is dat fietsers straks vooral vanaf de Jutfaseweg via de Albatrosstraat en de Bleekstraat naar de binnenstad en andere bestemmingen fietsen. Ten eerste is dat vaak een langere route. Ten tweede is de Albatrosstraat niet veilig. De weg is zo'n 8 jaar geleden heringericht als 50-km weg. De weg

is net zo druk als de Vondellaan. Om diverse redenen zijn chicanes of drempels niet mogelijk, de weg kan niet als 30 km-weg worden ingericht. Niet zonder de bomen te verplanten of alle parkeerplaatsen te verwijderen. De enige mogelijkheid die wij zien om de Albatrosstraat veilig te maken is ergens een knip zodat het er rustig wordt. Dan zijn chicanes en om- en om regelingen mogelijk.

We vinden daarom dat u moet kiezen of delen: Als u het lef voor de knip in de Albatrosstraat niet heeft, kunt u van fietsers niet kunt vragen om de moed te hebben om via de Albatrosstraat te fietsen. De Westerkade moet dan beslist in asfalt worden uitgevoerd. Zonder knip in de Albatrosstraat kan de Westerkade niet als verblijfsgebied worden ingericht, dat gaat fout. Net zoals het nu fout gaat op het Domplein. Kies voor ofwel een knip in de Albatrosstraat, ofwel asfalt op de Westerkade, met een voldoende breed voetpad langs het water.

De Bleekstraat krijgt ook meer verkeer te verstouwen dan nu. Die kan wel veel beter worden ingericht. De smalle fietspaadjes in de spooronderdoorgang voldoen op geen enkele wijze aan de normen qua fietspadbreedte. Er staan geen bomen die lastig zijn bij een herinrichting. Is er budget beschikbaar om de Bleekstraat te verbeteren?

Dus ja, variant 4a zal het wel worden en dat lijkt ons een goede mogelijkheid. Maar met de volgende aandachtspunten:

- Maak een goede fietsroute over het Ledig Erf zodat de Singelring goed zal worden gebruikt.
- Leg rood asfalt op de Westerkade en zorg voor een voldoende breed voetpad langs het water, zodat de snelfietsroute naadloos aansluit op de Singelring.
- Richt de Bleekstraat goed in voor fietsers.
- Tref maatregelen om het doorgaande verkeer door woonbuurten te voorkomen. Maak deze onderdeel van de keus voor de uiteindelijke variant.
- Haal verkeerslichten zoveel mogelijk weg, ook op het Balijeplein, de Waalstraat etc.

Schriftelijke bijdrage raadsinformatiebijeenkomst Zuidpoort – bewoner Pelikaanstraat

Hoofdpunten

- Duidelijke voorkeur voor Variant 1, breed gedragen
- Variant 4 niet gewenst (7% heeft de voorkeur voor Variant 4)
- College lijkt zijn zin door te willen drammen ondanks dat 'hun' variant niet gewild is
- Waarom vraagt het college de mening van de bewoners, maar doet daar niets mee?
- Variant 4A heeft alle nadelen van 4, maar met gratis extra verkeer op de Albatros
- Afsluiting Vondellaan zorgt voor slechtere bereikbaarheid (tussen) wijken
- Maak uitzondering voor parkeervergunninghouders zodat die toch de Vondellaan op kunnen
- Diamantweg en Waalstraat zullen vol komen te staan

Context

Ik ben sinds 2011 een bewoner van de Pelikaanstraat in de Watervogelbuurt. Dat ligt op een steenworp afstand van het Ledig Erf. Ook heb ik 5 jaar gewoond op de Korte Smee Straat en ben dus al 15 jaar bekend met het Ledig Erf.

Begin 2021 kregen bewoners een oproep om hun mening te laten horen over zes plannen die de gemeente had. Na gesprekken met buren viel mij op dat weinig mensen zich niet echt bewust waren van de plannen en de consequenties voor onze wijk. Tezamen met de angst dat als er geen reactie vanuit het publiek kwam het college sowieso ging doen wat ze wilden, ben ik eind januari/begin februari bij ongeveer 300 huishoudens in de wijk langs geweest. Dit deed ik om mensen aan te moedigen hun mening te delen (ongeacht hoe ze dachten over de plannen) zodat het gemeente en college een geïnformeerd besluit kon maken.

Daarnaast heb ik enkele (uitgebreide) gesprekken gevoerd met de projectleiding om mijn zorgen te uitten over de plannen en vragen die ik had.

Naar aanleiding van de enquête uitslag heb ik ook diverse gesprekken gehad met fracties binnen de Utrechtse Gemeenteraad. (Waarvoor dank!).

Informatievoorziening over het proces bij de gemeente en enquête

Tijdens mijn rondgang door de buurt heb ik heel veel mensen gesproken (en dat was bijzonder leuk). Veel verschillende meningen. Er vielen mij een aantal dingen op die niet over inhoud gingen:

- Mensen waren zich slecht bewust over de enquête
- Men heeft het gevoel veel post te krijgen van de gemeente (en dus laat men hem liggen)
- Men vond de brief niet duidelijk
- Men vond de opties en de gevolgen daarvan niet duidelijk
- Het gevoel leefde dat de gemeente toch ging toch hun eigen stem doordrukken
- 5% tot 10% zei nooit de brief te hebben gehad
- Er zijn Utrechters die minder vaardig zijn online en dus buiten de boot vallen. (Ik ben uiteindelijk bij een oudere mevrouw langs geweest om haar te helpen).

Na de bekendmaking van de resultaten en keuze van het college heb ik de afgelopen weken een tiental buurtbewoners (die ik verder niet persoonlijk ken) gesproken. Zij waren zich allen **niet bewust**

van de keuze van het college en de resultaten van de enquête. En dus ook niet van het verdere proces.

Enquete algemeen
Ik ben geen fan van de opzet van deze enquête en zie onder andere deze dingen die niet goed gaan:

- Iedereen kan hem invullen onder elke doelgroep van de enquête. Iemand in Zuid-Tokyo kon hem invullen (als bewoner).
- Er waren teveel opties om keuzes tussen te maken. Maak een downselectie en presenteer die.
- Je moest zelf de gevolgen gaan beredeneren. Er was geen uiteenzetting van de daadwerkelijk gevolgen (voor de wijken) en wat de plus punten en mogelijk negatieve punten waren voor de wijk. Ik heb me er zelf heel erg in verdiept, maar voor een echt geïnformeerde keuze is dat voor veel mensen lastig. Mensen hebben geen zin in huiswerk, maak het voor ze.
- Er was geen optie 'doe niets', dat is niet hetzelfde als 'geen mening' of 'weet ik niet'.
- Er kon geen wenselijkheid worden gegeven voor niets doen.
- Sturende vragen waarbij subjectieve aannames gemaakt worden
- Bij wat men belangrijk vind; 'Vlot op mijn bestemming kunnen komen in het gebied met de auto' is voor bewoners nogal ambigu. Het is ambtenaren praat. Dit hoeft niet te worden gezien als 'thuis komen'. Je hoeft niet heel creatief te zijn om te bedenken dat mensen kunnen denken: "Huh, als er een bestemming in mijn wijk is ga ik niet met de auto".
- De enquête was te lang (zie ook de 40% drop-rate)

Mijn ervaringen in de wijk tijdens de gesprekken
Er zijn veel verschillende meningen over de onderwerpen met allen verschillende redenen.

- Grootste groep mensen stond negatief tegenover de plannen en maakte zich zorgen over de bereikbaarheid en gevolgen voor de wijk.
- Studenten kan het niets schelen (zijn virtueel passanten)
- Slechts een klein deel (5 tot 10%) gaf aan het een goed idee te vinden (want auto's zijn slecht).
- Mensen kiezen voor auto beperkende opties met verschillende reden; niet zo zeer dat het een goed idee is, maar de consequenties van de plannen voor hun locatie binnen de wijk. Ik sprak mensen die variant 6 kozen niet omdat ze het Ledig Erf auto vrij wilden hebben maar omdat ze zich zorgen maakte over het extra verkeer op de Albatros door de afsluiting van het Ledig Erf, of extra sluipverkeer op de Gansstraat.
- Veel onwetendheid over de plannen.
- "Weer Lot van Hooijdonk die haar anti-autoplannen er weer doordrukt ongezien de gevolgen."
- "De gemeente zal toch wel doen wat ze willen"

De resultaten van de enquête
Eind april 2021 maakte het college haar keuze en de resultaten bekend. Ik las het op de gemeente Twitter en was teleurgesteld: "Helaas de meerderheid heeft gesproken en deelt mijn mening niet". En niet heel verassend het college werd bevestigd in haar voorkeur: een variant op Variant 4. Een

variant die de bereikbaarheid (en dus leefbaarheid) van onze wijk beperkt. En niet is voorgelegd aan de bewoners. Terwijl Variant 4A meer nadelige gevolgen heeft voor de wijk dan Variant 4: alle nadelen + gratis al het extra verkeer naar Hoog Catherijne op de Albatros (Kleppiere zal blij zijn).

Na die teleurstelling ben ik de resultaten en het begeleidende schrijven gaan bekijken. En veel te snel werd duidelijk dat er totaal niet sprake was van echte steun voor de plannen van het college. **Als ik tijdens mijn studie een conclusie zou beargumenteren met deze cijfers mocht ik het vak het volgende jaar opnieuw doen.**

De gemeente zegt dat 54% een autoluw Ledig Erf wil. Het is puur wetenschappelijk broddelwerk om de mening van variant 2 tot en met 6 op een hoop te gooien. Ik zou het ook doen als ik mijn mening door zou willen drammen, maar het is niet valide. Mensen hebben een voorkeur en die spreken ze met een reden uit die heel verschillend kan zijn (bijvoorbeeld een stem op 2 is niet een stem op 4 of 6). Dat zie je ook duidelijk in de de beoordeling van de wenselijkheid van de varianten:

- **Alleen variant 1 wordt als wenselijk beschouwd**. (1: 51% wenselijk, 2: 43%, 3: 25%, 4: 27%, 5: 25, 6: 28%).
- Slechts 27% van alle respondenten vind Variant 1 onwenselijk. Het minst van alle opties (met een ruime marge).
- Varianten 3 tot en met 6 worden absoluut als onwenselijk beschouwd.
- 73% van de respondenten vind Variant 4 niet-wenselijk.
- Variant 4A doet niets aan de negatieve elementen die naar voren komen in de samenvatting van de enquête bij Variant 4. Alleen Kleppiere is hier de winnaar: extra lasten t.o.v. Variant 4 voor de bewoners van de wijk maar geen verlichting.

Er werd de respondenten gevraagd de voorkeur uit te spreken:

- **Variant 1 heeft duidelijk de voorkeur van de mensen: 32%.** De tweede voorkeur van de respondenten was variant 6, deze heeft net meer dan de helft van de voorkeur van variant 1: 18%.
- Variant 4, de keuze van het college, heeft het **minste draagvlak: 7%** geeft hier de voorkeur aan.
- Je hoeft een heel stuk minder creatief te rekenen om te zien dat twee derde van de respondenten minder ingrijpende maatregelen wil dan het college nu voorstelt.
- Er is een uitgesproken voorkeur voor Variant 1, ook qua wenselijkheid.
- Er is een uitgesproken afkeur voor Variant 4: 7% geeft hier de voorkeur aan en 27% noemt het wenselijk.

Klankboord groep & Stakeholders:

Ook in de klankboordgroep zien we dat Variant 1 duidelijk de voorkeur heeft. Variant 4 wordt met een meerderheid als negatief beoordeeld.

Algemeen zie je dat het linker vlak (de lagere varianten) duidelijk groener is, en het rechter vlak (de meer ingrijpende varianten) duidelijk roder worden beoordeeld.

Algemeen zou mijn vraag zijn waarom is de Fietsersbond wel vertegenwoordigd en niet de ANWB?

Waarom staan de SOLGU en Fietsersbond zowel bij klankboordgroep als stakeholder. Dit zijn one-issue lobby groepen waarbij iedereen zich kan bedenken wat hun belang is.

Zienswijzen bewoners groepen **geven unaniem de voorkeur aan Variant 1 en zijn unaniem tegen Variant 4**.

Naar aanleiding van de resultaten heb ik tientallen buren en buurtgenoten gesproken en de algemene tendens is: "Als je toch niet luistert naar ons, waarom vraag je dan onze mening en druk je toch je zin door?"

Plannen Zuidpoort, keuze college, gevolgen

Zelf vind ik dat er niets gedaan zou moeten worden. Laten we eerst wachten en kijken wat voor gevolgen Corona heeft in de toekomst. Laten we kijken wat voor effect de knip bij Hoog Catharijne heeft. Er is, zo ver ik weet en mij is aangegeven, geen groot onderhoud nodig. Laten we kijken naar de effecten van de oranje lichten op het Ledig Erf: zo ver ik kan zien (als voetganger, fietser en automobilist die daar gebruik van maakt) is de doorstroming voor fietsers, voetgangers en auto's nu goed. Auto's rijden daardoor ook een stuk langzamer: maak er een 30 km zone van. Kan het geld dat dit kost niet beter worden besteed? Zijn fietsers en voetgangers algemeen niet veel meer geholpen bij een onderdoorgang bij het Westplein? Ondanks dat er diverse gemeente belastingen omhoog gaan is het geld niet oneindig. Geeft het uit op plekken waar het daadwerkelijk een verschil maakt.

Nu weet ik ook dat anderen vinden dat het beter kan. Maar breng het dan in lijn met bijvoorbeeld het singelprofiel wat ten noorden van het Ledig Erf gepraktiseerd wordt: Variant 1. Dit heeft ook in de enquête ruime steun. Dit zorgt voor een mooie en veilige doorgang voor fietsers, voetgangers en auto's en neemt niet een sloot van bijwerkingen en ingrepen met zich mee die ver van het Ledig Erf in effect moeten treden met bijbehorende extra kosten en wederom extra neveneffecten en bijwerkingen.

Het college heeft gekozen voor Variant 4A. Een plan wat zeer nadelig is voor o.a. de bereikbaarheid (met de auto) van mijn wijk en andere wijken. Dit plan is alleen voordelig voor het handjevol mensen die direct bij het Ledig Erf wonen en passanten. Leefbaarheid is meer dan een boom op een plein. Bereikbaarheid is daar ook heel erg belangrijk in. Voor veel Utrechters die werken in een wijk als de mijne is de bereikbaarheid met de auto belangrijk en het wegvallen van een belangrijke weg (Vondellaan) heeft zeer nadelige gevolgen.

Voor mij ligt daar de pijn. Ik moet straks nutteloos extra kilometers gaan rijden om op mijn bestemming te komen of thuis te komen. Ik kan plekken minder makkelijk bereiken en andere mensen mij. Maar ik weet dat voor anderen de pijn ligt bij het extra verkeer en vooral het sluipverkeer.

Ik moet zelf bijvoorbeeld vaak die richting op voor werk. Ik moet voor mijn werk bijvoorbeeld vaak heel veel aankopen doen bij specifiek de Nettorama in Lombok. Dit kost mij straks 24 minuten t.o.v. 15 minuten nu. Bijna **10 minuten extra lang, 70% langer, nutteloos, deelnemen aan het verkeer**. Dat helpt niet met het groener maken en leefbaarder maken van onze stad.

Er lijkt niet gedacht aan bestemmingsverkeer: hoe moet ik thuiskomen vanaf wat vroeger het Anne Frank Plein was. Ik ontwijk nu met passie het Europaplein omdat hij nu al ellendig sloom is. En op de verkeerde momenten staat (door eerdere ingrepen van de gemeente) het volledig vast op het Europaplein, de Socrateslaan en 't Goylaan. Dat gaat niet beter worden als het verkeer wat vroeger over de Balijelaan/Vondellaan ging gedwongen wordt over de Europalaan.

Naast dat, wat effectief de afsluiting is van de Vondellaan en Baden Powelllaan, zal leiden tot veel extra verkeer op plekken die daar niet op gebouwd zijn en/of nu al druk zijn.

Wat te denken aan het verkeer over het sluipverkeer dat over de **Waalstraat en Diamantweg** zal worden geleid. Want ik ga daar nutteloos met mijn auto staan. Er wordt algemeen gesproken over 'verkeersmaatregelen' maar de Waalstraat is nu al een 30km zone, het ligt er vol met verkeersdrempels en de verkeerslichten tussen beide wegen zijn nu al niet heel erg afgestemd op doorstroming. Ik durf mijn hand in het vuur te steken dat het helemaal vol komt te staan met auto's. **Ik heb medelijden met de bewoners van deze twee straten** die de dupe gaan worden van deze niet doordachte plannen. Want wat zijn je opties? Bestemmingsverkeer maken? Dan sluit je de halve Dichters en Rivieren-wijk af van Tolsteeg en Oost. Je creëert meer verkeer op de Rijnlaan, 't Goylaan en W.A. Vulto.

Andere opties zijn dat mensen in de buurt van de Bleekstraat een rotonde gaan zoeken. Even de wijk in duiken en omdraaien is sneller dan kilometers omrijden.

Hele wijken zullen verder van elkaar af komen te liggen. Wat te denken aan de bereikbaarheid van het Diak? Allerlei locaties aan weerzijden van het spoor worden moeilijker bereikbaar.

Praktisch zal dit plan leiden tot meer reiskilometers, meer tijd, meer stilstaande auto's.

De aanpassingen van het plan zijn voornamelijk een oplossing van Kleppiere en luid schreeuwende bewoners (in het AD) rond de Singel in dure panden. Zij zien hun bewegingsvrijheid niet worden ingeperkt en bezoekers (die de gemeente eigenlijk zou willen weren) krijgen een groene loper richting Hoog Catherijne. Bezoekers die in plaats van rustig over het Ledig Erf rijden (de kortste route) mogen nutteloos omrijden over de Albatrosstraat. (Daar zal nul substitutie plaatsvinden).

Voor mij zou een oplossing zijn om een **uitzondering te maken voor mensen met een parkeervergunning in de Watervogelbuurt.** Zodat zij alsnog de Baden Powell – Vondellaan kunnen kruizen.

Dit plan heeft heel veel gevolgen voor de wijken er om heen. Er lijkt haast een religieus doel te zijn: we schrappen autowegen, belemmeren het autoverkeer en komen niet met een oplossing voor de gevolgen. Wanneer die gevolgen zichtbaar worden doordat andere wegen bijvoorbeeld drukker worden, zal wederom de oplossing zijn: we schrappen autowegen, belemmeren het auto verkeer. Er wordt niet gedacht aan praktische oplossingen. Uiteindelijk zullen mensen linksom of rechtsom van A naar B moeten gaan, en dat kan in bijna alle gevallen niet praktisch met ander vervoer, dit college lijkt te denken dat als we het maar lastig genoeg maken hoeft men niet meer van A naar B. Mensen moeten nog steeds naar het werk, afspraken en gaan nog steeds naar familie.

Samenvattend

Het college lijkt zijn plannen door te willen drukken ondanks de resultaten van de enquête. Een raadslid zei tegen mij "Maar het is geen referendum", en dat klopt. Maar je hebt als gemeente, college en raad minstens de morele verplichting om de resultaten serieus te nemen en er naar te luisteren. Zeker als burgers zich duidelijk uitspreken. Je kan niet burgers vragen om hun mening te geven en dat te negeren en immer-gerade-aus toch je eigen mening doordrukken. Je moet je niet afvragen waarom mensen minder vertrouwen hebben in de gemeente en politiek als je enquêtes voorlegt aan mensen en de resultaten in de wind slaat.

De plannen van het college geven zorgen voor een domino-effect in andere wijken waarbij de bewoners de dupe zijn. De plaatjes zijn super mooi, maar praktisch is het niet en de gevolgen van plan 4A zullen kilometers verderop voelbaar zijn. Het plan heeft dan ook nihil steun gekregen in de enquête: het is de minst gewilde keuze (7% geeft dit de voorkeur) en slechts 27% vind deze variant wenselijk.

Hoewel ik zelf zou afwachten, zou Variant 1 een goede optie zijn waar veel draagvlak voor is: het is de meest gekozen voorkeursvariant en de meest gewenste variant. Slechts 27% vind deze variant onwenselijk en het is de enige variant waarbij de meerderheid zich uitspreekt als wenselijk.

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	1924
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	8 juni 2021
Agendapunt	4.1
Omschrijving	Raadsbrief Vrijgave voor inspraak Verkeersstudie Zuidpoort
ID	2051
Behandelend ambtenaar	Pieter Prins
Telefoon	14 030
E-mail	pieter.prins@utrecht.nl
Datum collegebesluit	12 januari 2021
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Adviescommissie Controle&Financiën, Financiën, Dierenwelzijn, Economische zaken, Milieu en Emissieloos Vervoer, Mobiliteit/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	8 juni 2021

Voorgesteld besluit

Kwaliteit in de Zuidpoort

6 Opties voor méér binnenstad, mínder auto’s



Toelichting op Verkeersstudie
Zuidpoort, december 2020

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/zuidpoort

Inhoudsopgave

1. Aanleiding

2. Recente en te verwachten ontwikkelingen in de Zuidpoort

3. Behoefte aan samenhangende keuzes voor mobiliteit

4. Ambities in de Zuidpoort

5. De plaats van verkeer in de Zuidpoort

5.1 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De voetganger

5.2 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De fietser

5.3 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: Openbaar Vervoer

5.4 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: (doorgaand) Autoverkeer

6. Huidige en toekomstige knelpunten

6.1 Ledig Erf

6.2 Vondellaan/Baden Powellweg

6.3 Albatrosstraat

6.4 Bleekstraat

6.5 Jutfaseweg

7. Uitgangspunten: Effect knip Catharijnesingel

8. Onderzochte maatregelen: Varianten 1-6

9. Conclusies

10. Vervolgstappen



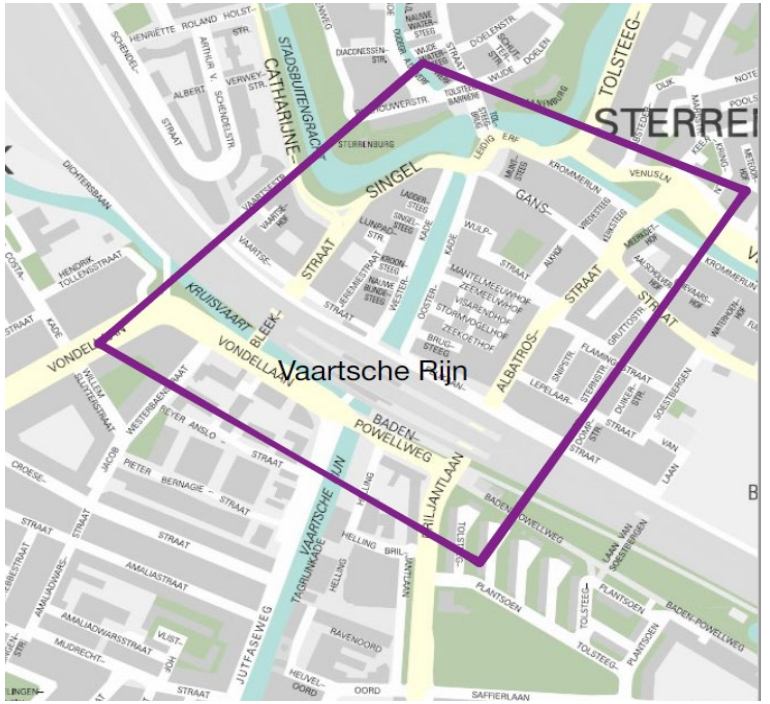
Vaartsche Rijn, 2005



Vaartsche Rijn, 2020

1. Aanleiding

- De omgeving van het Ledig Erf en de Vondellaan functioneert steeds meer als uitloper van de binnenstad.
- Omgevingsvisie Binnenstad (in wording), het Mobiliteitsplan en visie Rotsoord benadrukken de historische- en verblijfskwaliteit in deze omgeving
- De maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling van de stad leiden tot een grotere vraag naar meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen in de fysiek beperkte buiten ruimte.
- Gemotoriseerd verkeer levert een (te) grote druk op de openbare ruimte in de Zuidpoort.
- Daarom zijn er keuzes nodig om de kwaliteit van het gebied en de bereikbaarheid te waarborgen.
- Ledig Erf en Vondellaan in de toekomst autoluwer? Dan moeten we nu voor de gewenste verblijfskwaliteit en bereikbaarheid keuzes maken in de verschillende verkeerstromen.



Gemeente Utrecht

2. Ontwikkelingen naar kwaliteit in de Zuidpoort

Op het gebied van mobiliteit vindt de laatste jaren een verandering plaats. Hierdoor is het verkeerskundig gebruik van het gebied sterk veranderd. Een aantal van deze bepalende ontwikkelingen zijn:

- Ingebruikname tram 22 naar Utrecht Science Park (2019) -> dominante buslijn 12 is uit het gebied verdwenen.
- De loop van buslijnen in het gebied is veranderd.
- Opening NS-station Vaartsche Rijn (2016): heeft gezorgd voor het ontstaan van voor- natransport naar het station en de ontwikkeling van de stationsomgeving als bestemming.
- De ontwikkeling van Rotsoord met o.a. woningen en horeca zorgt voor een toename van het aantal voetgangers en fietsers in het gebied. Er is behoefte aan een goede loopverbinding naar het station en de binnenstad.
- Verdichting van de stad vraagt om gezonde, duurzame vormen van vervoer. Vooral rondom de binnenstad.
- Hierdoor verwachten we de komende 10 jaar een toename van het aantal bussen over de Vondellaan (+20%) en meer fietsers in het gebied (+50 tot 100%).
- Autoverkeer neemt al een aantal jaar af in het gebied (-10-20% de afgelopen 5 jaar).

3. Behoefte aan samenhangende keuzes voor mobiliteit

Het (concept) Mobiliteitsplan beschrijft de mobiliteitsvisie tot 2040. Voor het Ledig Erf is aangegeven dat een autoluwe inrichting noodzakelijk is om hier tot de gewenste verblijfskwaliteit te komen om de groei van de fietsers op te vangen.

Om delen van het Zuidpoortgebied voor de toekomst gezond en prettig in te richten is daarom behoefte aan een samenhangend verkeersplan. Op welke wijze kunnen we hier vorm aan geven en welke maatregelen op het Ledig Erf, in de Zuidpoort en de omgeving zijn hiervoor noodzakelijk?

De belangrijkste projecten in dit gebied zijn:

- Verplaatsen OV-haltes (najaar 2020)
- Herinrichting Ooster- en Westerkade (IPvE/FO gereed)
- Studie inrichting Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat, o.a. ten behoeve van een meer betrouwbare busdoorstroming
- Regionale fietsroute (met name de aansluiting over de Jutfaseweg op Vondellaan)
- Studie inrichting Ledig Erf en aansluitend op de Ooster- en Westerkade de herinrichting van de Tolsteegbarrière en de Tolsteegbrug.

4. Ambities in de Zuidpoort

Ledig Erf

- Goede (binnenstads-) verblijfskwaliteit
- Goede loopverbindingen naar Vaartsche Rijn en Rotsoord,
- Goede doorstroming voor het aanwezige verkeer en goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
- Goede aansluiting op Tolsteegbrug/barrière en Ooster- en Westerkade
- Goede fietsvoorzieningen, ingericht op de groei
- Weren gebiedsvreemd verkeer

Vondellaan-Baden Powellweg

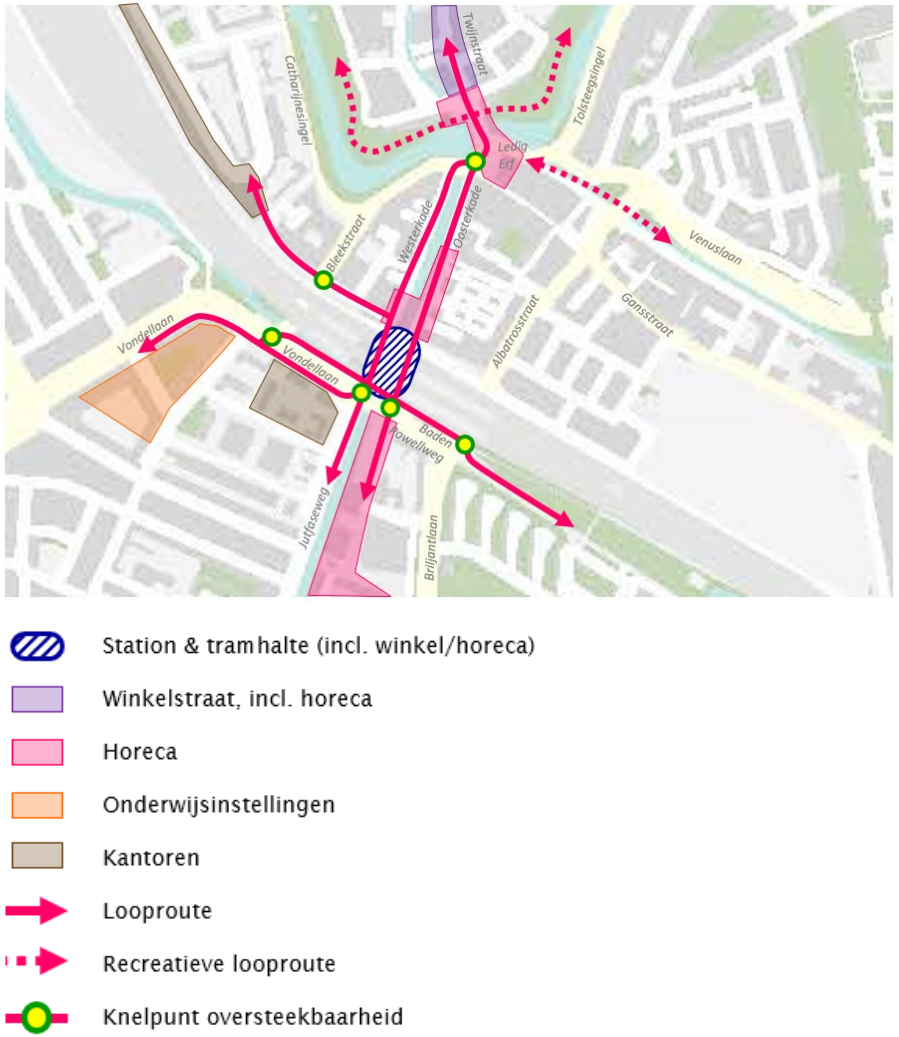
- Verbetering stationsfunctie en -omgeving, prettig verblijven
- Betere fiets- voetverbinding Rotsoord-Binnenstad en Jutfaseweg-Ledig Erf (oversteken), meer aandacht voor lopen, fietsen en verblijven op de Vondellaan-Baden Powellweg
- Spreiden van fietsers zuidelijk om de binnenstad en binnen het gebied Zuidpoort
- Verbetering doorstroming fietsers in het gebied (o.a. richting USP)
- Bestrouwbare doorstroming van een toenemend aantal bussen op de Route Vondellaan –Albatrosstraat
- Weren gebiedsvreemd (auto)verkeer, faciliteren bestemmingsverkeer zoals voor parkeergarage Vaartsche Rijn

5.1 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De voetganger

De belangrijkste bestemmingen in het gebied zijn:

- de Zuidelijke Binnenstad/Ledig Erf met veel winkels en horeca
- Rotsoord
- de scholen en kantoren aan de Vondellaan
- station Vaartsche Rijn.

Voor de voetganger zijn vooral de oversteek op het Ledig Erf, de Oosterkade en de Vondellaan van belang. Daar zijn momenteel ook de grootste knelpunten.



Gemeente Utrecht

5.2 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De fietser

- Het fietsverkeer in de stad groeit met ca. 5% per jaar. Op het Ledig Erf rijden op dit moment reeds rond de 20.000 fietsers per dag. Een groei met 100-150% op de lange termijn geeft fietsintensiteiten vergelijkbaar met het huidige Vredenburg. Spreiden van fietsers over meerdere routes is noodzakelijk om het Ledig Erf goed oversteekbaar te maken voor zowel voetgangers als fietsers
- Om bestaande knelpunten te verlichten en nieuwe knelpunten te voorkomen wordt voor de gehele stad ingezet op spreiding van groei van fietsers.
- De route Westerkade Catharijnesingel/Ledig Erf wordt veelvuldig gebruikt. Naast spreiden moet er ingezet worden op het verbeteren van de alternatieve routes door minder (auto-)verkeer, het aantal verkeerslichten te verminderen en meer groen te bieden aan de fietser, daar waar mogelijk.
- De kwaliteit van het fietsnetwerk hangt samen met de keuzen die gemaakt worden voor de overige vervoerswijzen in het gebied. Ruimte die gebruikt wordt voor bijvoorbeeld de auto kan niet gebruikt worden door fietsers of voetgangers.



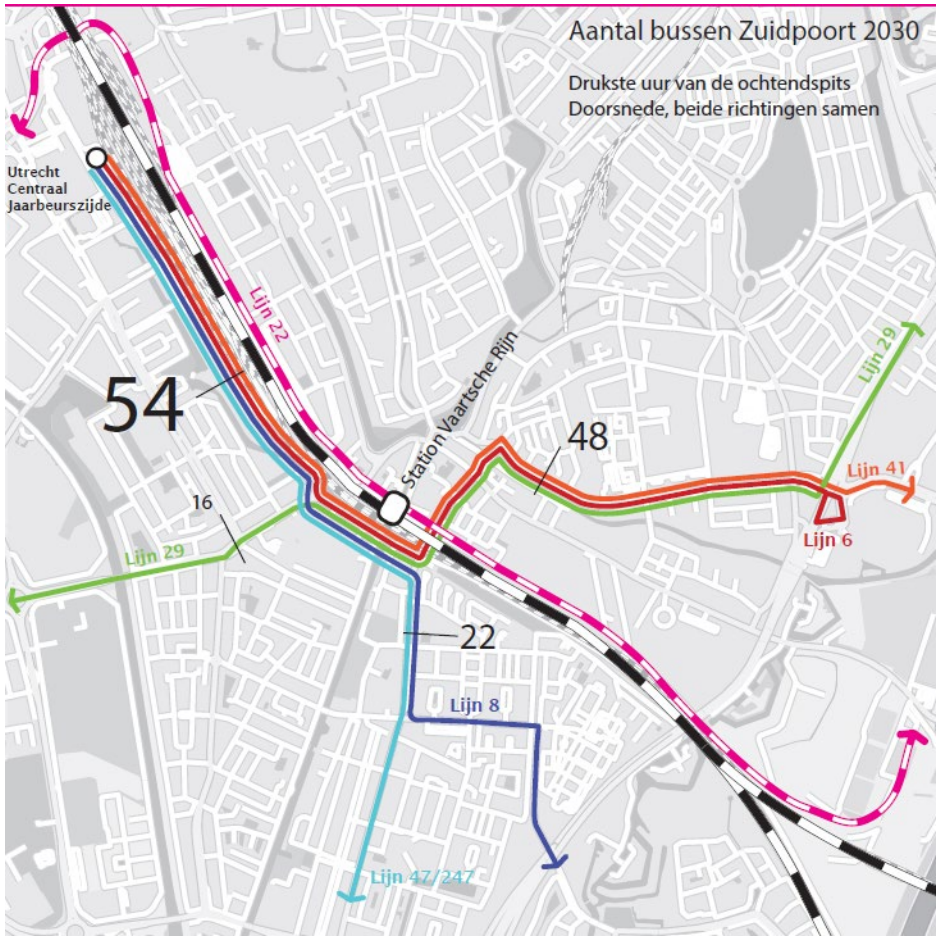
Zuidpoortgebied in het Mobiliteitsplan

Gemeente Utrecht

5.3 De plaats van verkeer in de zuidpoort: openbaar vervoer

- De trein en de tram halteren beiden midden in de Zuidpoort: station Vaartsche Rijn. De trappen van de perrons komen uit op de Ooster- en Westerkade nabij de Vondellaan.

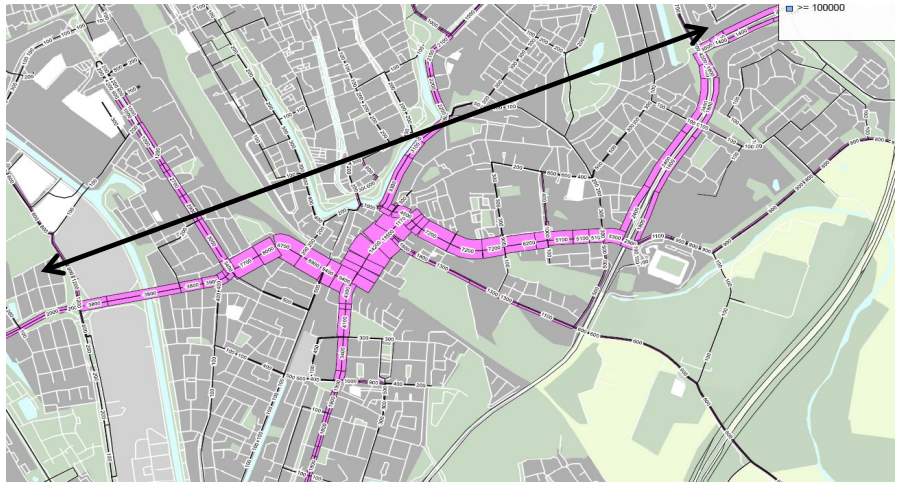
- In het mobiliteitsplan is de keuze gemaakt dat bij het verdwijnen van lijn 12 voortaan alleen lijn 2 nog over het Ledig Erf rijdt en daar halteert. De overige lijnen rijden via de Vondellaan-Baden Powellweg langs station Vaartsche Rijn.
- Op de Vondellaan rijden in 2030 naar verwachting 60 bussen per uur (2 richtingen samen) in de ochtend- en avondspitsuur op een werkdag.
- De doorstroming van bussen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling in de huidige situatie is onvoldoende (vanwege de vertraging op het traject Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat).



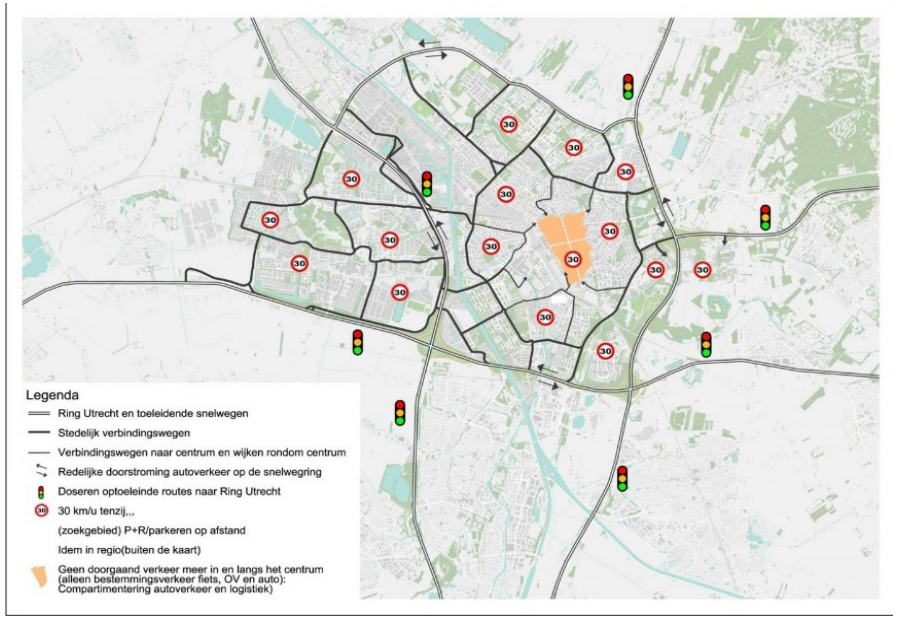
Gemeente Utrecht

5.4 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: (doorgaand) autoverkeer

- De wegen in de Zuidpoort worden gebruikt voor bestemmingen in het gebied zelf. Maar ook verkeer naar de Zuidelijke binnenstad en de Catharijnesingel ten zuiden van Hoog Catharijne wordt tot bestemmingsverkeer gerekend omdat hiervoor geen goede alternatieve route is. In het gebied ligt ook parkeergarage Vaartsche Rijn als bestemming.
- Naast bestemmingsverkeer is ook veel doorgaand verkeer door de Zuidpoort (zie rode pijl).
- Automobilisten gebruiken nu de route vanaf de Waterlinieweg door het gebied naar de andere zijde van het spoor en de binnenstad. (Herculesplein-Rubenlaan-Venuslaan-Albatrosstraat-Briljantlaan/Vondellaan-Balijelaan en Ledig Erf-Catharijnesingel en de Binnenstad).
- Hoewel deze ongewenste route vlak langs de binnenstad loopt is deze op dit moment nog steeds aantrekkelijk voor oost-westverkeer door de stad.
- In het autonetwerk in het mobiliteitsplan is al rekening gehouden dat er geen doorgaand verkeer meer is in de Zuidpoort.



Verspreiding van verkeer dat door de Albatrosstraat rijdt.



Autosysteem (mobiliteitsplan)

Gemeente Utrecht

6.1 Huidige en toekomstige knelpunten: Ledig Erf

- Weinig verblijfskwaliteit
- Infra gericht op de doorstroming van auto en bus op de Venuslaan – centrum/binnenstad, veel asfalt
- Kwalitatief slechte (en zelfs ontbrekende) voetgangersvoorzieningen
- Groot en groeiend aantal fietsers: huidige fietsvoorzieningen zijn ontoereikend
- Hierdoor veel conflicten op beperkte ruimte





Gemeente Utrecht

6.2 Huidige en toekomstige knelpunten: Vondellaan – Baden Powellweg

- Weinig verblijfskwaliteit, veel asfalt (o.a. voor Station Vaartsche Rijn)
- Weinig opstelgelegenheid voor fietsers met name bij de Jutfaseweg
- Smalle middenberm, onvoldoende opstelgelegenheid voor voetgangers, daardoor inefficiënte verkeersregeling
- Veel geregelde kruisingen op een kort stuk, daardoor inefficiënte doorstroming van bus en auto
- Groot en groeiend aantal fietsers: infrastructuur ontoereikend
- Veel conflicten tussen verkeerstromen op weinig ruimte





6.3 Huidige en toekomstige knelpunten: Albatrosstraat

- Weinig verblijfskwaliteit
- Dominante positie van auto en bus
- Doorstroming van de bus o.a. door wachtrijen autoverkeer
- Plaatselijk is de ruimte tussen de gevels zeer smal
- Fietsers op fietsstroken op de rijbaan



Gemeente Utrecht

6.4 Huidige en toekomstige knelpunten: Bleekstraat

- Weinig verblijfskwaliteit
- Stenen profiel
- Fietsers op fietsstroken op de rijbaan



Gemeente Utrecht

6.5 Huidige en toekomstige knelpunten: Jutfaseweg

De Jutfaseweg wordt in de toekomst een fietsstraat. Een knelpunt voor zowel de overstekende fietsers en voetgangers als de doorstroming van de bussen en auto's is de kruising met de Vondellaan.

Als de Jutfaseweg voor autoverkeer (gedeeltelijk of geheel) wordt afgekoppeld van de Vondellaan leidt dit tot een grote verbetering van de oversteekbaarheid en de doorstroming. Deze ingreep kan als no-regret maatregel beschouwd worden.

In de varianten 2, 3 en 4 (zie hoofdstuk 8) is deze afkoppeling noodzakelijk omdat er anders een sluiproute via de Jutfaseweg ontstaat. In andere varianten is deze noodzaak minder groot maar draagt een dergelijke maatregel altijd bij aan de kwaliteit de doorstroming van de kruising en het aantal auto's op de Jutfaseweg.





Impressie Jutfaseweg als fietsstraat

7. Uitgangspunten: knip Catharijnesingel

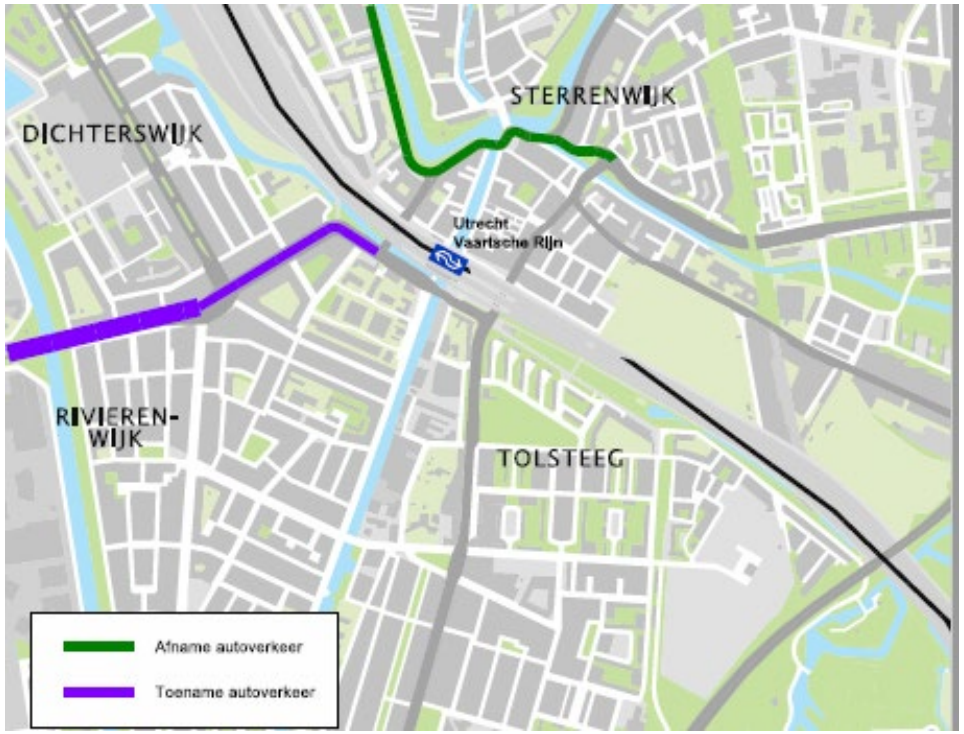
Uitgangspunt voor deze studie is de knip Catharijnesingel om doorgaand verkeer te weren (voortkomend uit de verkeersstudie Noordwest en opgenomen in het concept-mobiliteitsplan).

De gevolgen van de knip zijn:

- Geen doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel en hierdoor iets minder verkeer in gebied Zuidpoort.
- Lichte toename autoverkeer via Balijelaan

Voor de bereikbaarheid van de Catharijnesingel (zuid) is het noodzakelijk dat de nu niet toegestane linksaf-beweging van de Vondellaan naar de Bleekstraat wordt opengesteld voor autoverkeer.

In alle ontwikkelde varianten is het (gedeeltelijk) afsluiten van de aansluiting van de Jutfaseweg op de Vondellaan een goede maatregel voor de oversteekbaarheid van de Vondellaan en voor de doorstroming van bus en auto. In een aantal varianten is dit noodzakelijk om sluipverkeer over de Jutfaseweg (als toekomstige fietsroute) te voorkomen en dus als maatregel in alle varianten opgenomen.



Gemeente Utrecht

8. Onderzochte maatregelen in verkeerscirculatie

Om te onderzoeken welke ingrepen leiden tot welke resultaten in de Zuidpoort en welke verkeerseffecten er buiten het gebied optreden, is een aantal varianten onderzocht. De varianten lopen op qua mate van ingrijpen in het verkeerssysteem:

1. Ledig Erf auto-arm (fietsstraat)
2. Ledig Erf autoluw
3. Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer aan de randen
4. Ledig Erf autoluw met een afslagverbod om oost-westverkeer te voorkomen
5. Autoluw Ledig Erf met 2 afslagverboden
6. Autoluw Ledig Erf met knip Albatrosstraat

Huidige situatie Ledig Erf



Huidige situatie Vondellaan/Badenweg Powellweg



Gemeente Utrecht

Variant 1 Ledig Erf auto-arm als fietsstraat

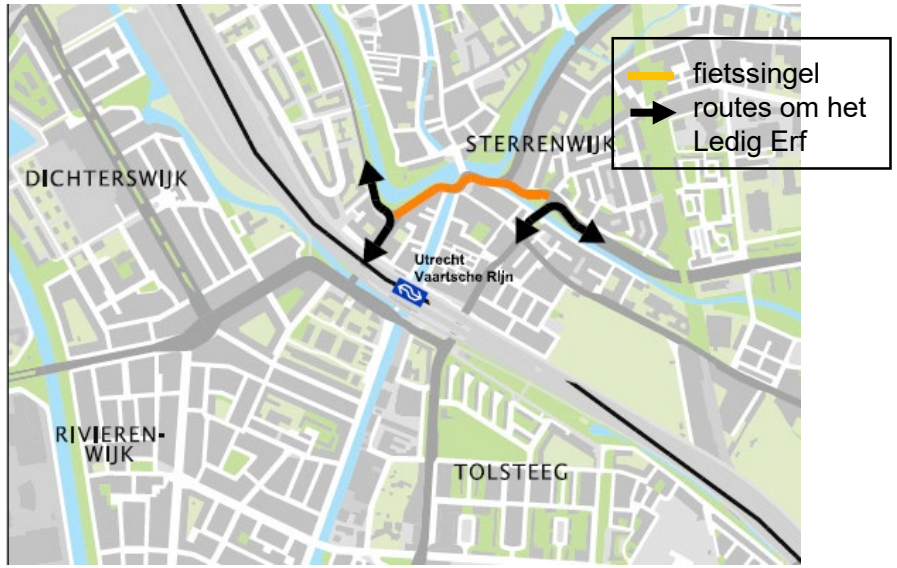
In deze variant wordt de route tussen de Albatrosstraat en de Bleekstraat ingericht als fietsstraat (zoals de Tolsteegsingel). Auto's mogen dan weer linksaf van de Vondellaan naar de Bleekstraat. Verkeer zal meer gebruik maken van wegen om het Ledig Erf heen.

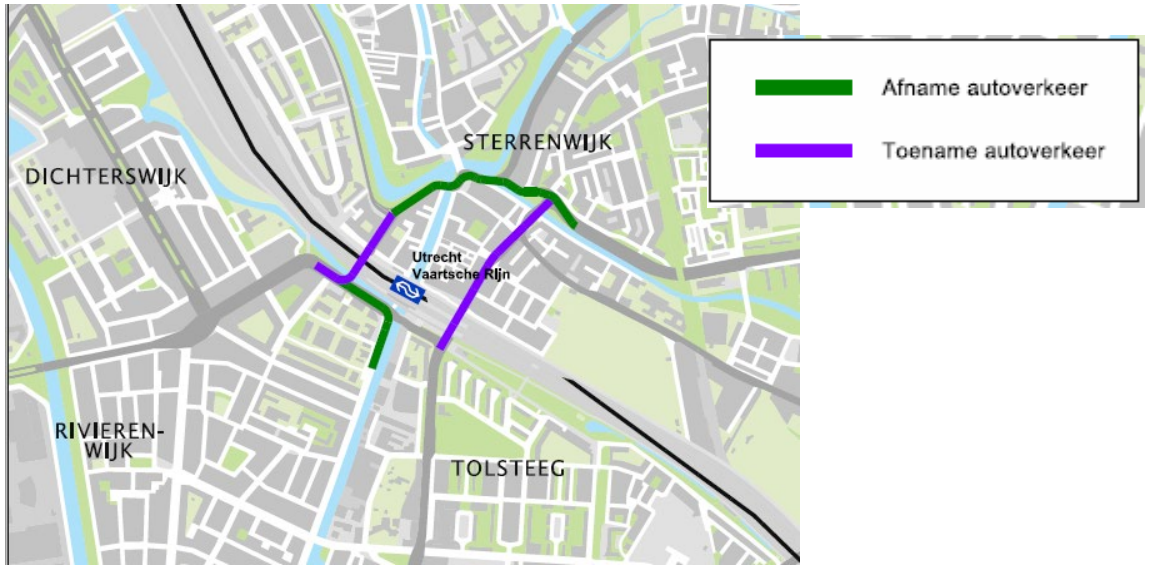
Kansen

- Meer ruimte voor de fiets, voetganger en verblijven op het Ledig Erf

Bedreiging

- Autoverkeer voorkomen op het Ledig Erf is lastig (verbinding Venuslaan-Catharijnesingel), kans op te grote aantallen auto's om te kunnen mengen met fietsers, minder goede oversteekbaarheid.
- Netwerkeffect: toename autoverkeer op Bleekstraat en Albatrosstraat. De toename op de Albatrosstraat is in alle varianten rond +65% (ongeveer 5000 auto's per dag) doordat minder verkeer op het Ledig Erf rijdt en het weer mogelijk is om linksaf te slaan van Vondellaan naar Bleekstraat.





Gemeente Utrecht

Ruimtelijke kwaliteit: Ledig Erf als fietsstraat

Beeld Ledig Erf als fietsstraat á la Tolsteegsingel



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg (geen verandering in inrichting)

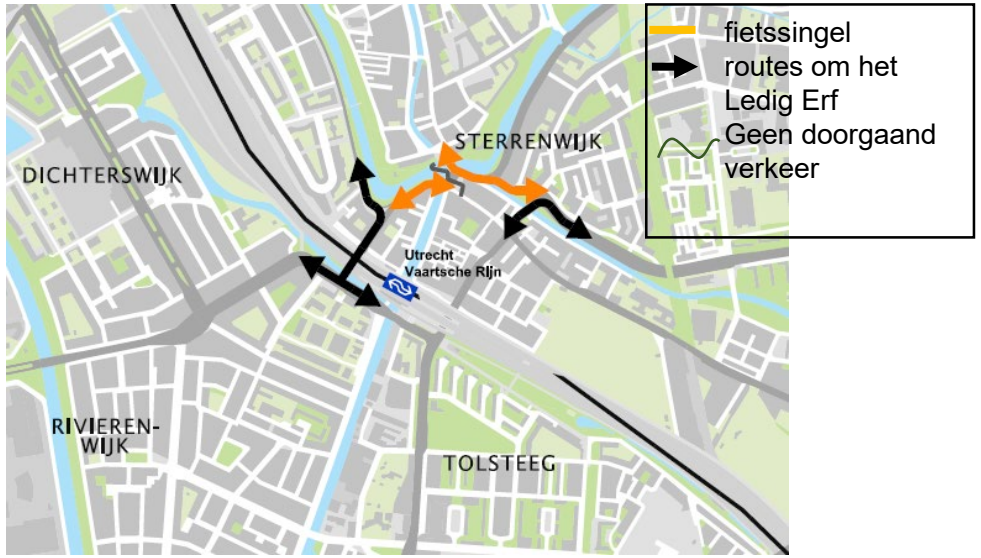


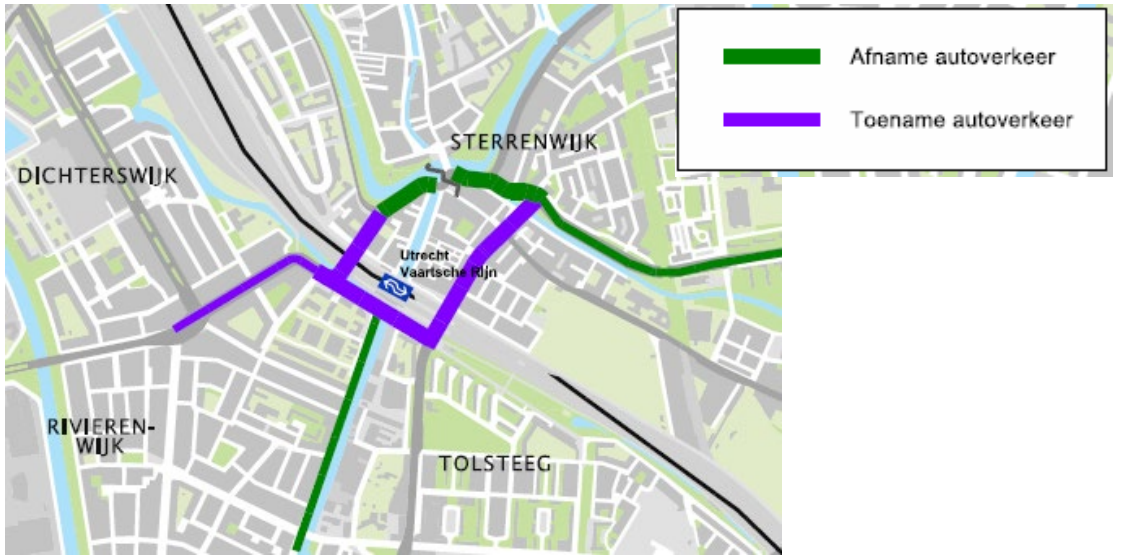
Gemeente Utrecht

Variant 2: Ledig Erf autoluw

In deze variant wordt het Ledig Erf autoluw en is doorgaand autoverkeer niet meer mogelijk (Auto's kunnen linksaf Vondellaan-Bleekstraat), de Jutfaseweg wordt afgekoppeld van de Vondellaan voor autoverkeer.

- Kansen
  - alle ruimte voor de fiets, voetganger en verblijven, afsluiting is duidelijk voor verkeersdeelnemers
- Bedreiging
  - Doordat autoverkeer op de verbinding Venuslaan-Catharijnesingel gaat via de Vondellaan wordt de Vondellaan hoger belast.
- Netwerkeffect elders
  - druk op de route Albatrosstraat, Vondellaan-Bleekstraat neemt sterk toe met ongeveer 20%, dit kan (in de spitsen) niet verwerkt worden: verblijven, oversteken, bus en fiets in de knel





Gemeente Utrecht

Ruimtelijke kwaliteit: autoluw Ledig Erf

Beeld Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg (geen verandering in inrichting)

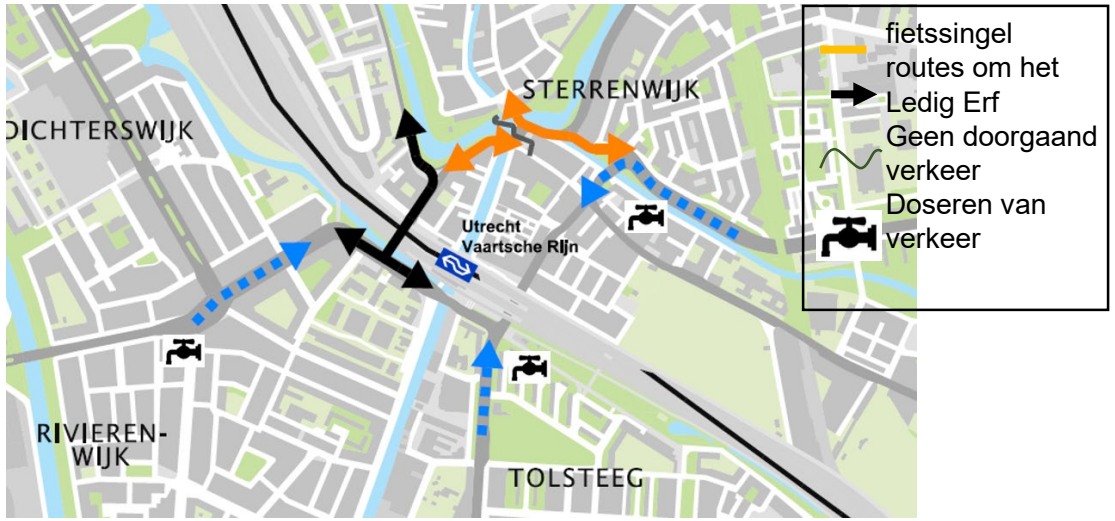


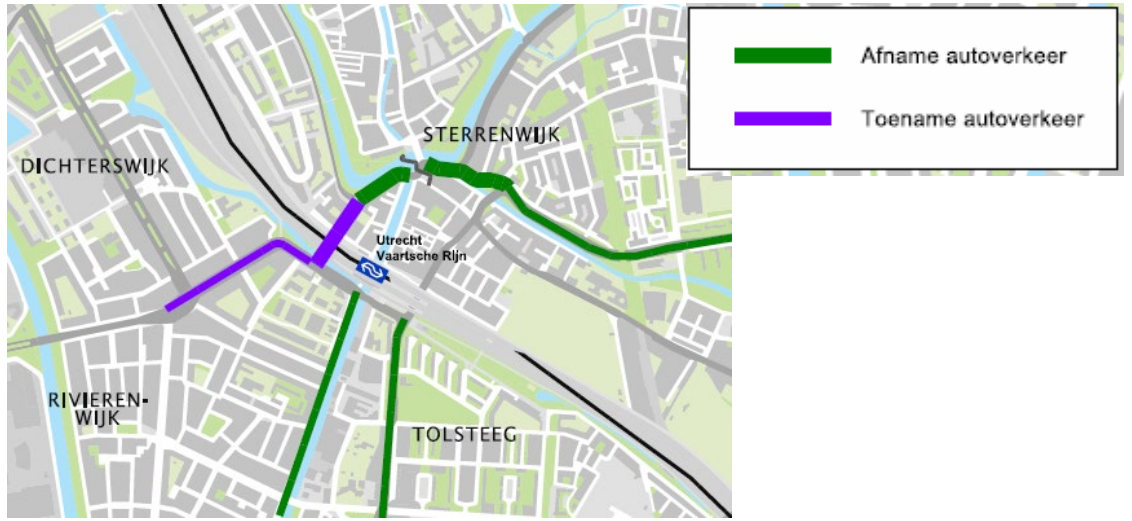
Gemeente Utrecht

Variant 3: Ledig Erf Autoluw met doseren aan de randen

In deze variant wordt het Ledig Erf autoluw en is doorgaand autoverkeer niet meer mogelijk. Toename op de Albatrosstraat en Vondellaan-Baden Powellweg wordt voorkomen door doseren van verkeer aan de randen van het gebied. Aanvullende maatregelen om sluipverkeer op de Gansstraat te voorkomen zijn noodzakelijk.

- Kansen: doseren houdt verkeer op route Vondellaan op huidige niveau, kleine verbeteringen mogelijk op de Vondellaan, voor bus en oversteken
- Bedreiging: doseren moet nader vormgegeven worden, aanpassingen vooral noodzakelijk op de Balijelaan (verlengen busbaan), Vondellaan blijft zoals die is, met wel plaatselijk mogelijkheden voor verbetering van fiets en voetgangersoversteken. Met in de avondspits is het nog de vraag of de doorstroming van het openbaar vervoer op de Vondellaan gewaarborgd kan worden (ivm verkeersstromen uit de Croeselaan en de Catharijnesingel.
- Netwerkeffect elders, zeer beperkte uitstraling buiten de Zuidpoort





Gemeente Utrecht

Variant 3: Autoluw Ledig Erf met doseren aan de randen

Beeld autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg (weinig verandering in inrichting)

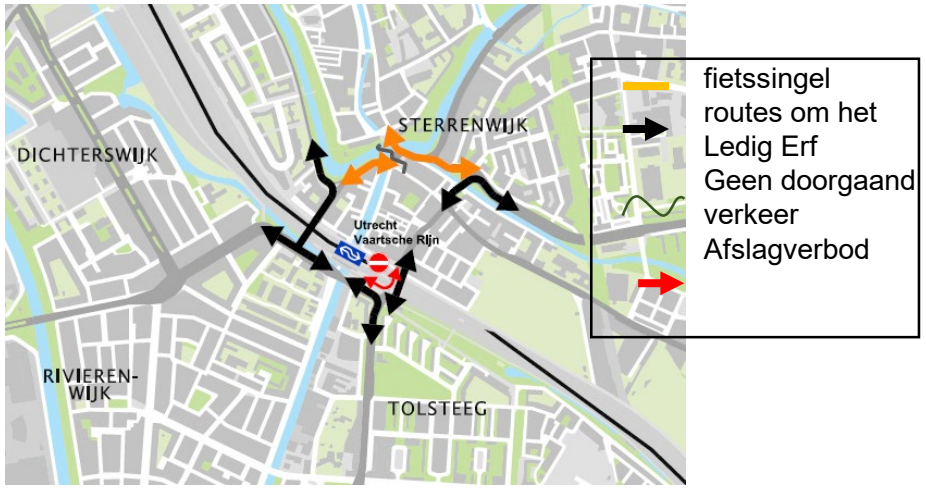


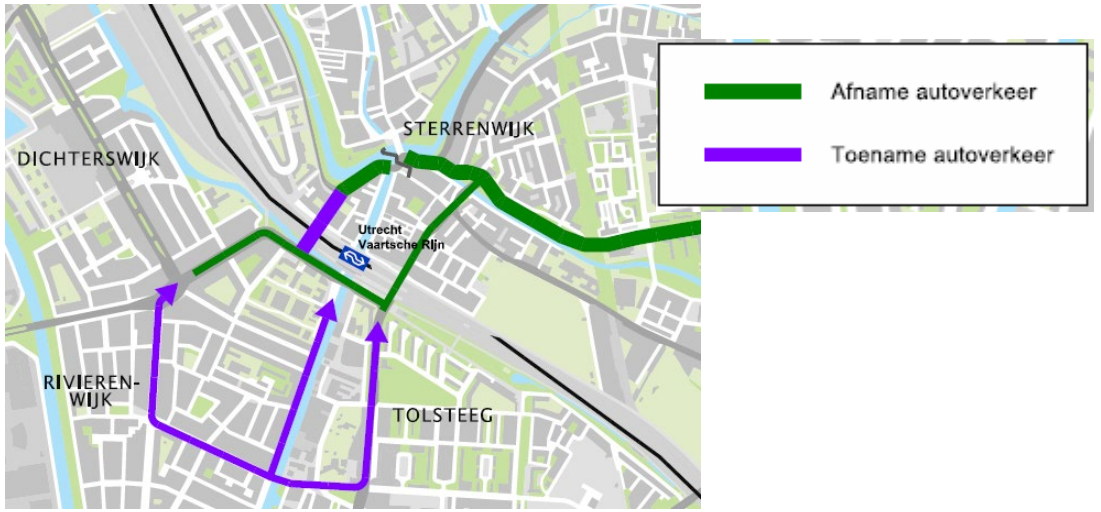
Gemeente Utrecht

Variant 4: Ledig Erf autoluw met één afslagverbod

Om ook de Vondellaan minder druk te maken met autoverkeer wordt een afslagverbod ingesteld tussen de Albatrosstraat en de Baden Powellweg. Ledig Erf wordt autoluw (voorgaande varianten).

- Kansen:
  - Vondellaan veel rustiger (40%), versmalling rijbanen mogelijk, oversteekbaarheid beter, doorstroming bus verbeteren
  - Albatrosstraat: 20% rustiger, vooral verbetering in doorstroming, geen verandering in het profiel mogelijk
- Bedreiging: verkeer wijkt uit naar Diamantweg-Oranjebrug (+100% 5.000 auto's toename) en de Rijnlaan. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk, hierbij kan gedacht worden aan het inrichten van de route als verblijfsgebied en andere instellingen van de verkeerslichten. Hiermee kan de toename grotendeels worden tegengegaan. Wel wijkt het autoverkeer dan verder uit naar 't Goylaan en A12. Ook rond de Helling/Rotsoord zijn aanvullende maatregelen nodig.
- Netwerkeffect: keren autoverkeer op de Vondellaan, toename autoverkeer Oranjebrug, Jutfaseweg en Rijnlaan





Gemeente Utrecht

Ruimtelijke kwaliteit: Knip Ledig Erf met weren oost-westverkeer door afslagverbod

Beeld Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg

2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm

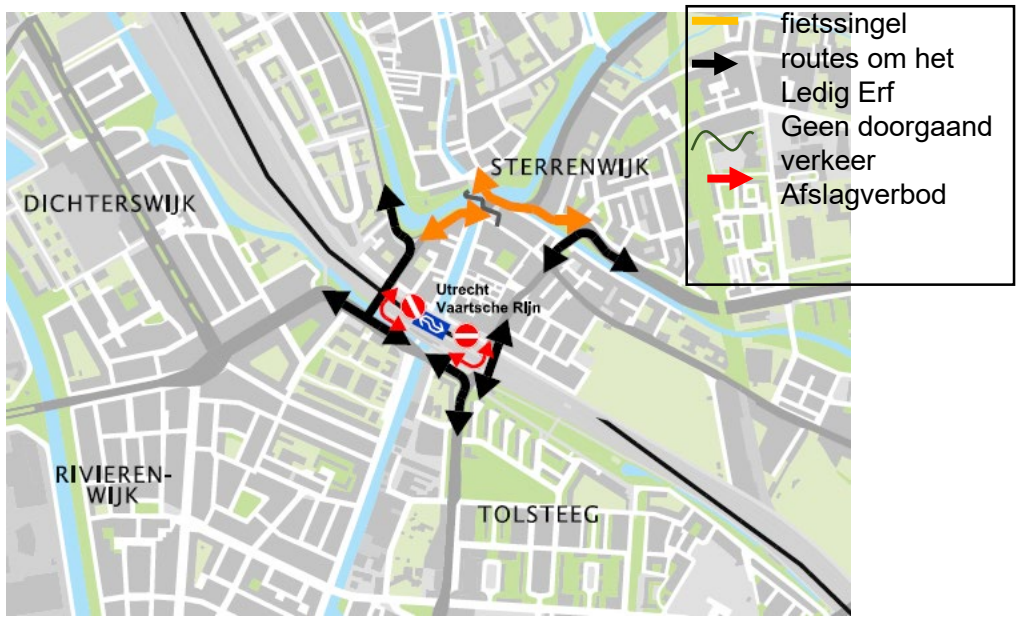


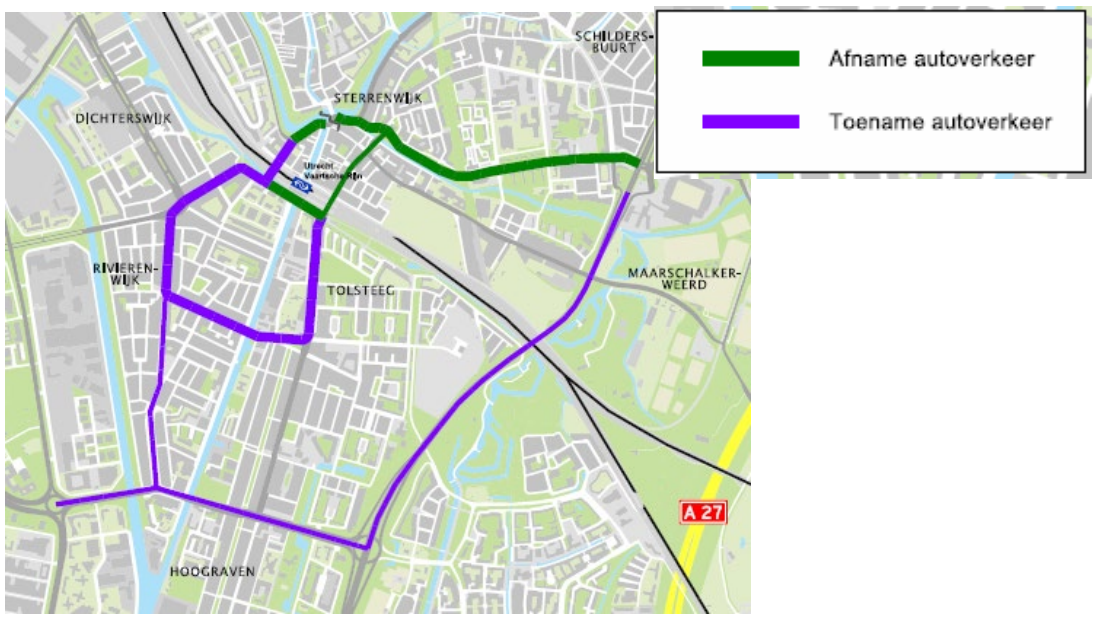
Gemeente Utrecht

Variant 5: Ledig Erf autoluw en twee afslagverboden

Naast een autoluw Ledig Erf wordt een afslagverbod Albatrosstraat-Baden Powellweg en een afslagverbod tussen de Vondellaan en de Bleekstraat ingesteld. Hierdoor wordt de Vondellaan zeer rustig met autoverkeer. De Jutfaseweg is in deze variant afgekoppeld van de Vondellaan. Uitgangspunt zijn maatregelen om extra verkeer via de Oranjebrug tegen te gaan

- Kans: Vondellaan zeer rustig (-80%), goed verblijfsklimaat en doorstroming van de bus. Keerbeweging Briljantlaan zoals deze bij variant optreedt, verdwijnt
- Bedreiging, druk op Oranjebrug blijft zeer groot, aanvullende maatregelen noodzakelijk
- Netwerkeffect elders: Waterlinieweg, ‘t Goylaan, A12





Gemeente Utrecht

Ruimtelijke kwaliteit: Knip Ledig Erf twee afslagverboden

Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg

Rustige weg zonder middenberm, goed oversteekbaar

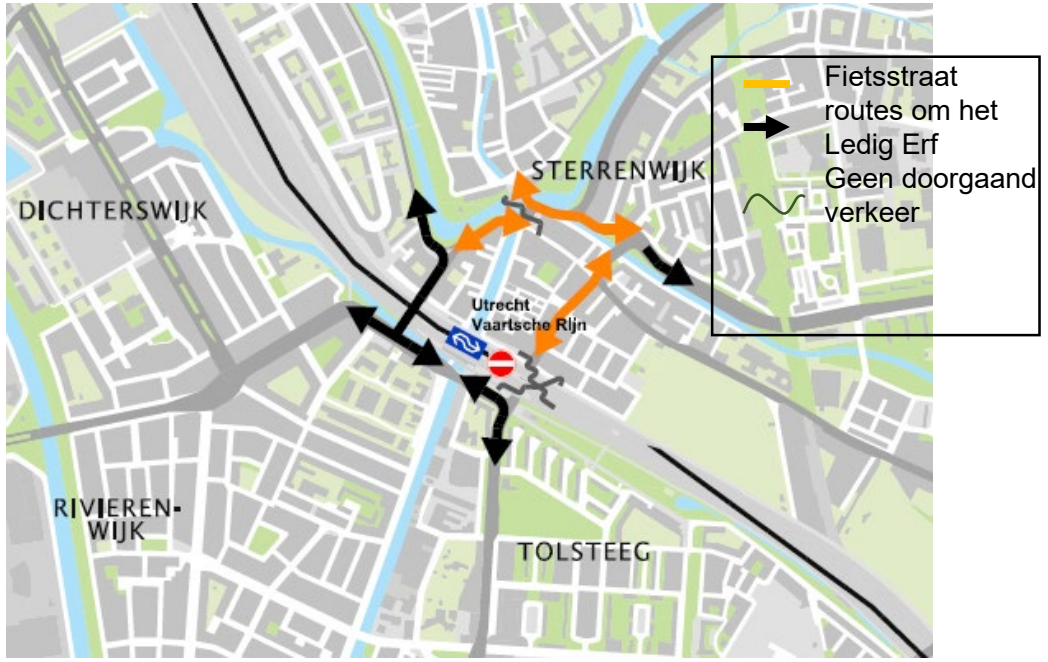


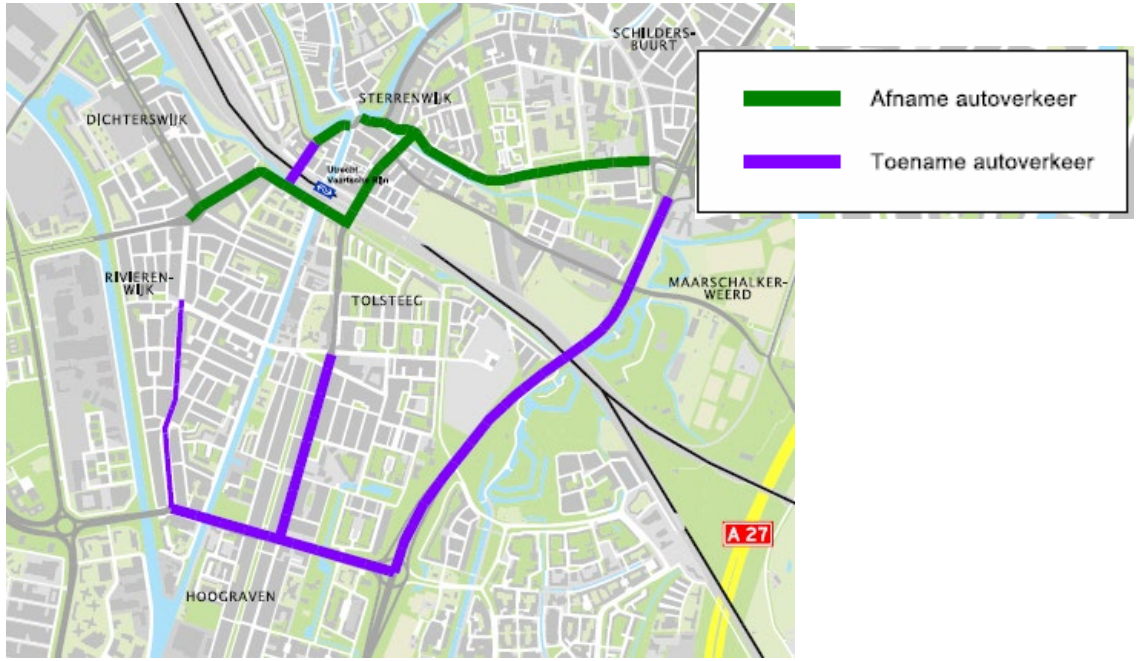
Gemeente Utrecht

Variant 6: Ledig Erf Autoluw en knip Albatrosstraat

Naast een autoluw Ledig Erf geen doorgaand verkeer door de Albatrosstraat door een knip onder het spoorviaduct.

- Kans: Albatrosstraat met alleen lokaal bestemmingsverkeer, Vondellaan zeer rustig, verblijven, bus en fiets, goed oversteekbaar
- Bedreiging: Netwerkeffect elders, toename op ‘t Goylaan, Rijnlaan en Waterlinieweg, (A12)





Gemeente Utrecht

Ruimtelijke kwaliteit: autoluw Ledig Erf knip Albatrosstraat

Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg

Rustige weg zonder middenberm, goed oversteekbaar



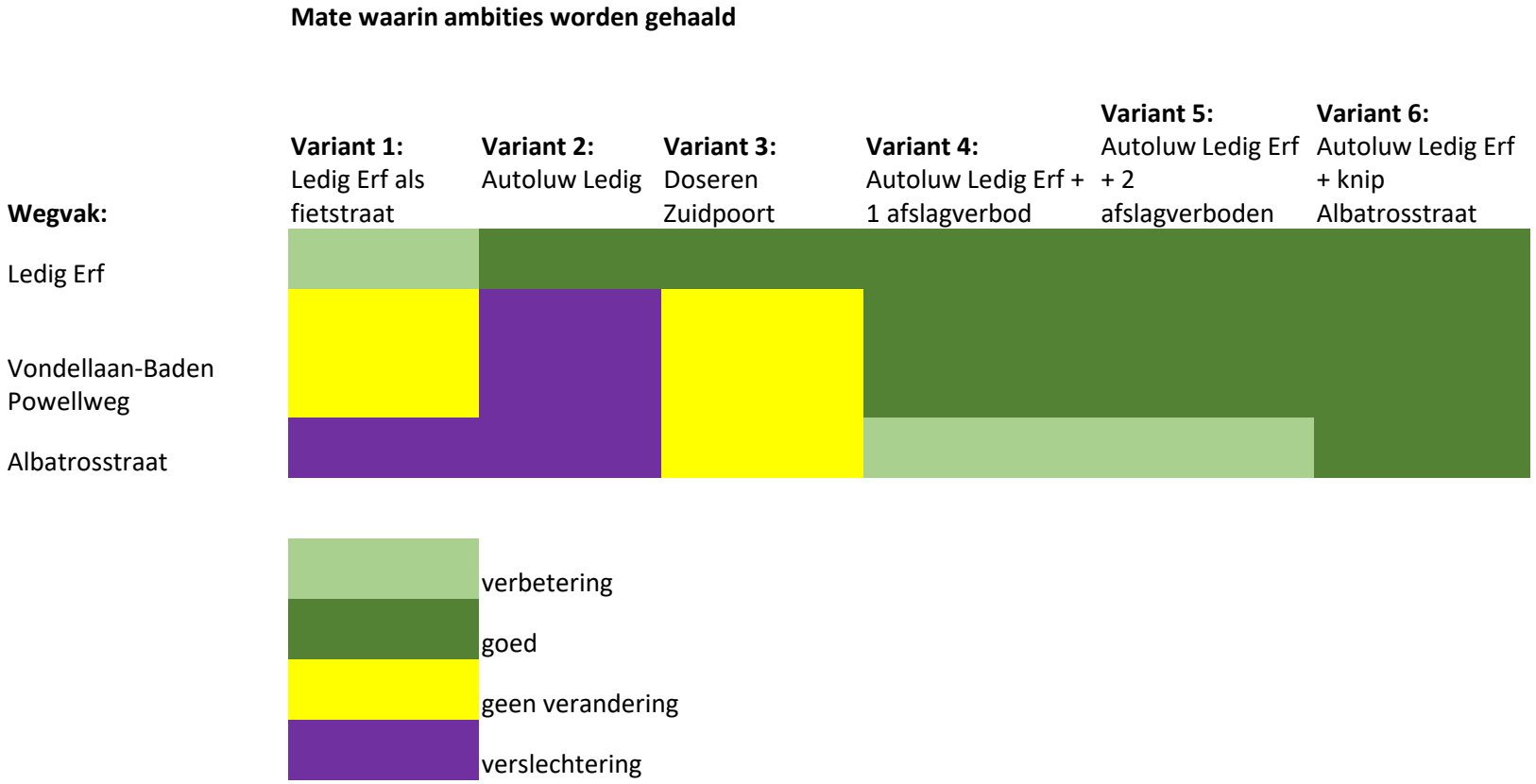
Gemeente Utrecht

9 Conclusies (1)

- Er zijn 6 varianten verkend om kwaliteitsverbetering mogelijk te maken in de openbare ruimte en het verkeerssysteem
- Om zowel op de route over het Ledig Erf als op de Vondellaan - Baden Powellweg een kwaliteitsslag te kunnen maken is een ingreep nodig in het verkeerssysteem om het doorgaande oost-westverkeer te verminderen (varianten 4, 5 en 6).
- Consequentie van een dergelijke ingreep is echter dat doorgaande autoverkeer meer zuidelijker routes neemt. Dit zijn vaak wegen waar de verkeersdruk al vrij hoog is. Ook voor deze wegen zijn er ambities zijn om de verblijfskwaliteit en positie van de fietser te verbeteren.
- Een beperktere ingreep (varianten 1 en 2) is voor het Ledig Erf positief maar zorgt voor een verschuiving van autoverkeer op de Vondellaan en de Baden Powellweg. Door middel van doseren (variant 3) op de toeleidende wegen kan ook op de Vondellaan – Baden Powellweg een lichte verbetering worden bereikt.
- Ook zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk voor de inrichting van wegen waar gedoseerd wordt zoals de Balijelaan. Andere vervoersstromen als openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten mogen geen hinder ondervinden van eventuele wachtrijen van autoverkeer. Ook zijn maatregelen noodzakelijk om sluipverkeer door de Gansstraat te voorkomen.
- Het (gedeeltelijk) loskoppelen van de Jutfaseweg van de Vondellaan leidt in alle varianten tot een verbetering van de oversteekbaarheid van de Vondellaan voor fietser en voetganger naar de Ooster- en Westerkade en voor een betere doorstroming op de Vondellaan zelf. Ook voor de fietsstraat Ledig Erf is dit gunstig.

9 Conclusies (2)

Overzicht van veranderingen in ruimtelijke kwaliteit in de verschillende varianten op de Zuidpoort:



De conclusie bij de overzichtstabel is dat vanaf variant 4 (en hoger) een goede ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt voor de gehele Zuidpoort. Daarnaast zijn de er bij variant 4 minder verschuivingen van autoverkeer naar omliggende wegen dan bij de varianten 5 en 6.

Variant 4 heeft van alle varianten de beste balans tussen de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de (auto)verkeersafwikkeling in het Zuidpoortgebied.
Daarom wordt **variant 4 als voorkeursvariant** voorgelegd in het participatieproces.

10. Vervolgstappen

Op hoofdlijnen:

- 6 varianten voorleggen in drie vormen van participatie:
    1. Serie gerichte interviews;
    2. Bijeenkomst(en) met de hiervoor samengestelde klankbordgroep; en
    3. Publieke participatie via de digitale kanalen.
- De uitkomst van de participatie mee laten wegen met de andere aspecten als ruimtelijke kwaliteitswinst en verkeerskundige effecten;
- De voorkeursvariant opnemen in het nieuwe mobiliteitsplan;
- De voorkeursvariant als vertrekpunt voor de verschillende inrichtingsprojecten in de Zuidpoort (zie sheet 3 - Samenhang).

Bijlage: Verkeerseffecten op basis van tellingen en prognoses

Bandbreedte in toekomstprognose

Het mobiliteitsplan gaat uit van een bandbreedte voor verkeersprognoses: Het verkeersmodel berekent een groei van het aantal auto's in de Zuidpoort. Tellingen van het autoverkeer geven de laatste 5 jaar echter een daling aan tussen 10 en 20% op de Albatrosstraat, Ledig Erf, Bleekstraat en de Vondellaan.

Het doel van het mobiliteitsplan is geen groei van het autoverkeer. Daarom zijn voor de verkeersberekeningen de huidige intensiteiten een goed uitgangspunt.

Voor het berekenen van de verkeerseffecten is daarom zowel gebruik gemaakt van de groei uit het VRU3.4 2030 als van een projectvariant van het verkeersmodel die uitgaat van de huidige intensiteiten in de Zuidpoort.

Hieronder staan globaal de bandbreedtes voor toenames en afnames op een aantal maatgevende wegen bij varianten waarbij het oost-westverkeer door de Zuidpoort niet meer mogelijk is.

- Ledig Erf: afname van 6000-7000mvt per etmaal (-100%)
- Vondellaan/Baden Powellweg: afname 6000 mvt (ongeveer -40%)
- Rijnlaan: toename van 2000 tot 3000 mvt (tussen de 25 en 40% toename)
- Bleekstraat: toename ongeveer 5000 mvt (ongeveer 65% toename)
- Oranjebrug met doseren: toename 0 tot 1000 mvt (0-20%),
- Oranjebrug zonder doseren ongeveer 5000 mvt toename (+100%)
- 't Goylaan als de Oranjebrug wordt gedoseerd: maximale toename van 4000-5000% mvt (20-25%).

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Pieter Prins	**Datum**	12 januari 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7745752/201117-pp
E-mail	pieter.prins@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vrijgave voor inspraak Verkeersstudie Zuidpoort
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij informeren wij u dat de Verkeersstudie Zuidpoort is vrijgegeven voor inspraak. De studie is gericht op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit voor verblijven in het gebied tussen Ledig Erf en Station Vaartsche Rijn. In de studie zijn 6 varianten in beeld gebracht, waarbij wij een voorkeursvariant hebben aangegeven. De komende tijd is de stad aan het woord om op de verkeersstudie Zuidpoort en de voorgestelde voorkeursvariant te reageren.

Met de groei van de stad is de druk op de openbare ruimte in de binnenstad toegenomen, waaronder het gebied aan de zuidzijde van de binnenstad: het Zuidpoortgebied. Hier zien we een uitbreiding van het aantal winkels, horeca en andere voorzieningen aan de Ooster- en Westerkade en daarnaast het Rotsoordgebied dat volop in ontwikkeling is. Daarbij is station Vaartsche Rijn een belangrijke toegangspoort tot de (zuidelijke) binnenstad geworden en biedt het opheffen van buslijn 12 door de ingebruikname van tramlijn 22 kansen voor verbetering van de verblijfskwaliteit in het gebied.

Zuidpoort in het Mobiliteitsplan
In het concept Mobiliteitsplan 2040 (en in het huidige beleidsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’) is de Zuidpoort aangewezen als autoluw gebied. Dit betekent dat er ruimte wordt gemaakt voor de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Daarmee zien we de Zuidpoort als uitloper van de binnenstad. We hebben de ambitie om het gebied te transformeren van ‘verkeersgebied’ naar ‘verblijfsgebied met belangrijke verkeersfuncties’. De positie van de fietser wordt daarbij belangrijker dan de positie van de auto. Het aantal fietsers is nu al hoger dan het aantal auto’s en neemt de komende jaren sterk toe (oplopend tot een verdubbeling), terwijl het aantal auto’s gelijk blijft of nog verder afneemt.

In het gebied zijn al verschillende projecten in gang gezet om bovenstaande doel te bereiken: o.a. de herinrichting van de Tolsteegbarrière (is bijna afgerond) en het vastgestelde Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de Ooster- en Westerkade. Naast deze al lopende plannen voor herinrichting vraagt de veranderende omgeving om aanvullende maatregelen, gericht op het verblijven met meer ruimte voor fiets en voetgangers, waaronder met name het Ledig Erf en de route Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat.

Verkeersstudie Zuidpoort: varianten voor een autoluwe leefomgeving
We hebben 6 varianten onderzocht. De varianten staan hieronder kort toegelicht, waarbij in variant 1 een beperktere kwaliteitsverbetering voor het verblijven in het gehele gebied (autoluw) wordt bereikt en in variant 6 een sterke verbetering hiervan in het gebied. Met het oplopen van de mate van autoluwheid van het Ledig Erf en de directe omgeving neemt ook de verschuiving van de verkeersdruk in zuidelijke richting van de stad toe.

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat
Variant 2: Ledig Erf autoluw
Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren aan de randen
Variant 4: Ledig Erf autoluw met een afslagverbod
Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden
Variant 6: Ledig Erf autoluw en knip Albatrosstraat

In de bijlage vindt u een nadere toelichting bij de 6 varianten. Naar aanleiding van de participatie is het mogelijk dat een andere/aangepaste variant dan deze 6 varianten wordt vastgesteld.

Op basis van deze resultaten leggen we variant 4 als voorkeursvariant voor in het participatieproces, met de volgende argumenten:

- Variant 4 heeft van alle varianten de beste balans tussen verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de (auto)verkeersafwikkeling in het Zuidpoortgebied. Bij variant 4 wordt het in de gehele Zuidpoort prettiger om te verblijven, fietsen en lopen.
- Ten aanzien van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit op het Ledige Erf dragen de varianten 1, 2 en 3 hier sterk aan bij, maar is het effect van deze varianten op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid op de route Vondellaan – Baden Powellweg - Albatrosstraat (veel) beperkter dan variant 4.
- Met variant 4 verminderen we ook het autoverkeer (op etmaalbasis) op de Albatrosstraat zodat ook hier de leefbaarheid verbetert. Bij variant 1, 2 en 3 is deze verbetering er niet of in beperktere mate.
- Bij variant 4 is er minder verschuiving van het autoverkeer naar omliggende wegen dan bij varianten 5 en 6.

Om ongewenste toename van autoverkeer bij variant 4 op de route Diamantweg – Waalstraat tegen te gaan, stellen we aanvullende maatregelen voor op deze route: Op de Diamantweg en de Waalstraat nemen we maatregelen gericht op 30km/h. Daarnaast stellen we de verkeerslichten op de kruispunten Briljantlaan – Diamantweg en Oranjebrug – Jutfaseweg anders in, zodat we het autoverkeer zoveel mogelijk doseren. Door deze maatregelen neemt het verkeer op deze route naar verwachting niet of slechts in beperkte mate toe.

Participatie in drie sporen
We brengen de 6 varianten in participatie om de mening van belanghebbenden te horen, op basis waarvan we de voorkeursvariant bepalen. Wij volgen hierbij een participatieproces via drie sporen:

- Het houden van interviews met belangrijke stakeholders (waaronder de brandweer en politie, CABU, NS, Klepierre, CMU, Fietsersbond, ROC Vondellaan);
- Het houden van bijeenkomsten met een klankbordgroep die bestaat uit verschillende belanghebbenden (bewoners, ondernemers) en belangenorganisaties (Fietsersbond, Solgu, etc.);
- Het houden van een publieke participatie (via internet). Daarbij worden op verschillende manieren bewoners en ondernemers uit het invloedsgebied (Zuidpoort en ruime omgeving i.v.m. de effecten op omliggende wegen) uitgenodigd voor deelname aan de participatie, door onder andere het verspreiden van een wijkbericht.

Proces naar besluitvorming over de definitieve voorkeursvariant
Met de opbrengst van de participatie komen we tot het bepalen van de definitieve voorkeursvariant. De uitvoering van de voorkeursvariant is gepland in 2024, waarbij een fasering mogelijk is. De participatie over de verkeersstudie in de Zuidpoort loopt parallel aan de inspraak over het concept Mobiliteitsplan 2040. De definitieve voorkeursvariant voor de Zuidpoort wordt opgenomen in het voorstel voor het Mobiliteitsplan 2040 dat aan uw raad wordt voorgelegd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Kwaliteit in de Zuidpoort
Definitieve variant na participatie over 6 varianten



Verkeersstudie Zuidpoort -
Toelichting definitieve variant
april 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/zuidpoort

Onderwerpen in deze toelichting

		pagina
1.	Inleiding en doel	3
2.	Ambities voor de Zuidpoort	4
3.	De 6 oorspronkelijke varianten	6
4.	Participatieresultaat samengevat	8
5.	Introductie 2 nieuwe varianten vanuit participatie	13
6.	Naar een definitieve variant	20
	voor- en nadelen variant 1-Plus ten opzichte van 4A	
	verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4	
7.	Conclusie	23
Bijlage 1:	8 varianten en de verkeerseffecten	24

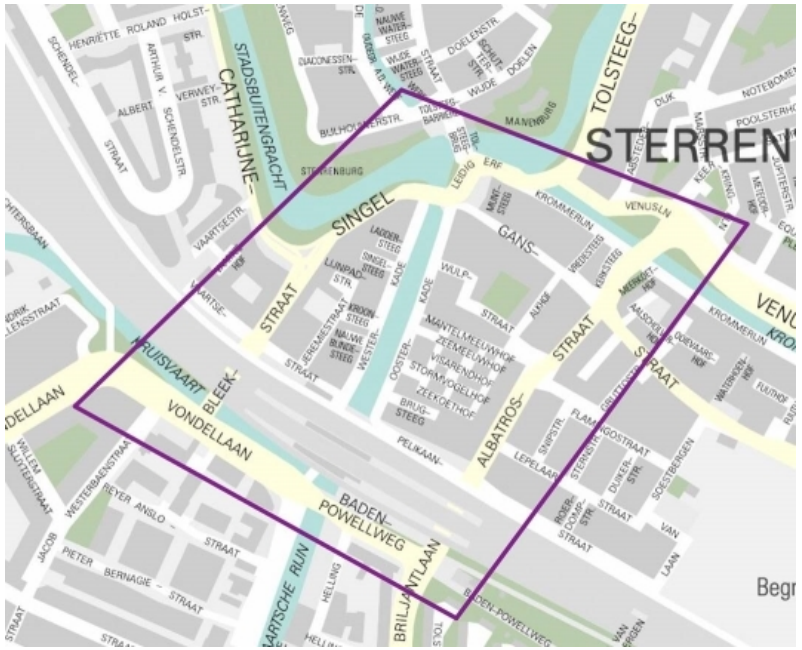


Ledig Erf: ontworpen voor doorstroming van buslijn 12

Gemeente Utrecht

1. Inleiding en doel

- Verschillende aanleidingen om de ruimtelijke kwaliteit in de Zuidpoort te verbeteren:
  - behoefte/noodzaak tot uitbreiding van de binnenstad
  - komst van tramlijn 22 (en vervanging van buslijn 12)
  - komst en functie van station Vaartsche Rijn in het HOV Systeem
  - ontwikkeling van Ledig Erf, Ooster- en Westerkade en Rotsoord
- 6 verkeersvarianten ontwikkeld in oplopende mate van autoluwheid
- Intensieve participatie in januari 2021 met ruimte voor variaties
- Verkeerskundige impact, (kansen voor) ruimtelijke kwaliteit en participatieresultaat als belangrijkste beoordelingscriteria

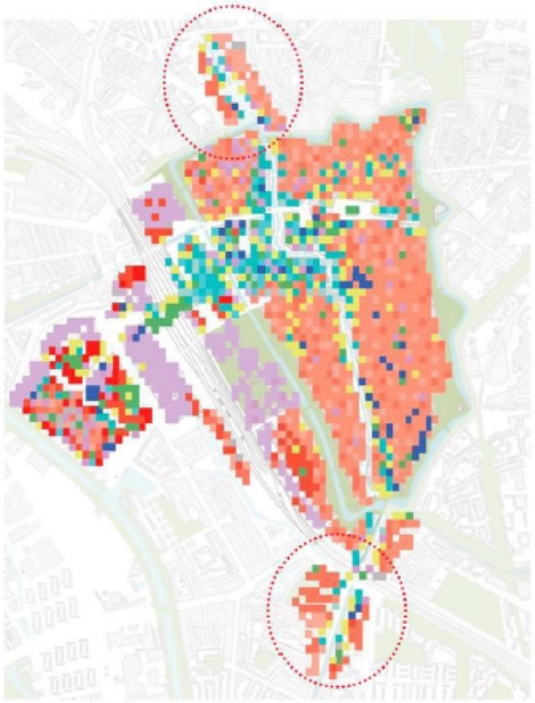


Doel van deze presentatie: toelichting op de keuze voor de definitieve variant

2. Ambities voor de Zuidpoort

Omgevingsvisie binnenstad
In de omgevingsvisie binnenstad wordt het hele gebied Ooster-/Westerkade gezien als een verlengde van de binnenstad (zogenoemde voorsteden) die functioneel en ruimtelijk één geheel vormen met de binnenstad.

Omgevingsvisie Binnenstad: verblijf op 1, inclusief de voorsteden



Functiekaart 2040: uitbreiding richting voorstel



Materialisering 2040: klinkers in binnenstad en voorsteden, Singel fietsstroken in asfalt



Kaart omgevingsvisie Singel Rondom/verbindingen landschap

Gemeente Utrecht

vervolg: Ambities voor de Zuidpoort

Ambities voor Ledig Erf

- Goede (binnenstads-)verblijfskwaliteit
- Goede loopverbindingen naar station Vaartsche Rijn en Rotsoord
- Goede doorstroming voor het aanwezige verkeer, goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers
- Goede aansluiting op Tolsteegbrug/-barrière en Ooster- en Westerkade
- Goede fietsvoorzieningen, ingericht op de groei
- Weren gebiedsvreemd verkeer

Ambities voor Vondellaan - Baden Powellweg - Albatrosstraat

- Verbetering stationsfunctie en -omgeving, prettig verblijven
- Betere fiets-voetverbinding Rotsoord - Binnenstad en Jutfaseweg - Ledig Erf (oversteken), meer aandacht voor lopen, fietsen en verblijven op de Vondellaan - Baden Powellweg
- Spreiden van fietsers: zuidelijk om de binnenstad en binnen het Zuidpoortgebied
- Verbetering doorstroming fietsers in het gebied (o.a. richting USP)
- Betrouwbare doorstroming bussen op de route Vondellaan –Albatrosstraat
- Weren gebiedsvreemd (auto)verkeer

3. De 6 oorspronkelijke varianten



Variant 1 Ledig Erf als fietsstraat



Variant 2 Ledig Erf autoluw



Variant 3 Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer



Variant 4: Ledig Erf autoluw met één afslagverbod (voorkeur college)



Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden



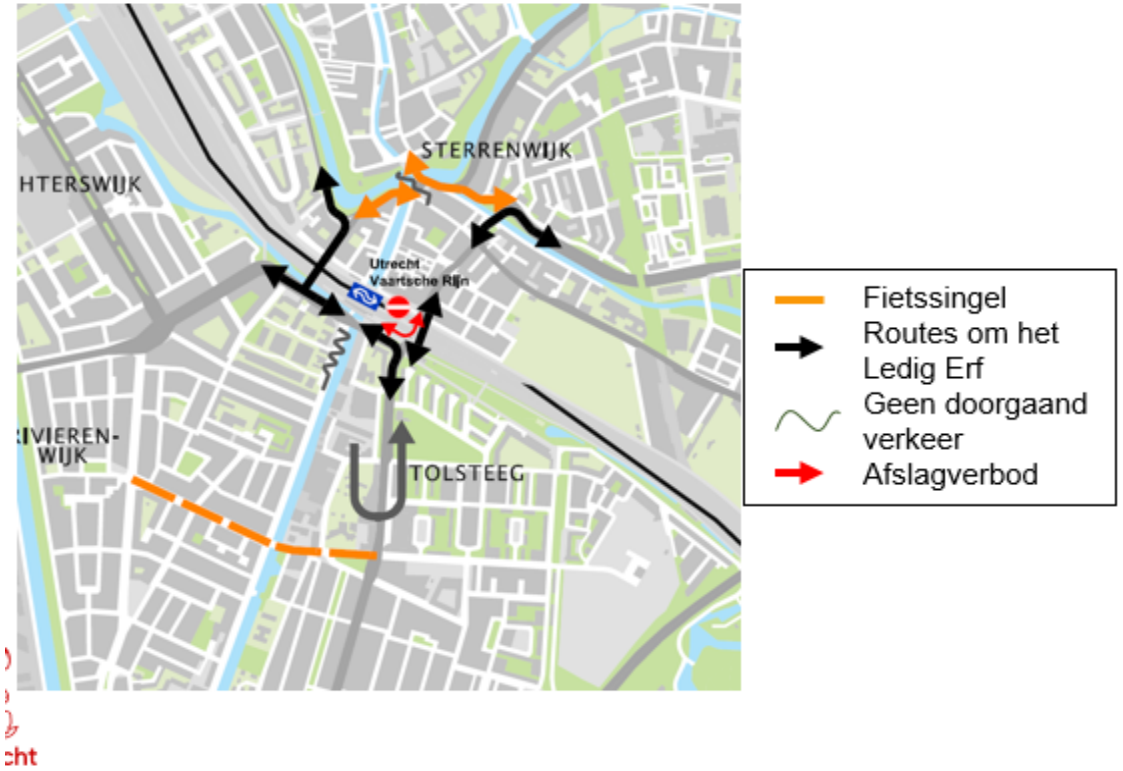
Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat

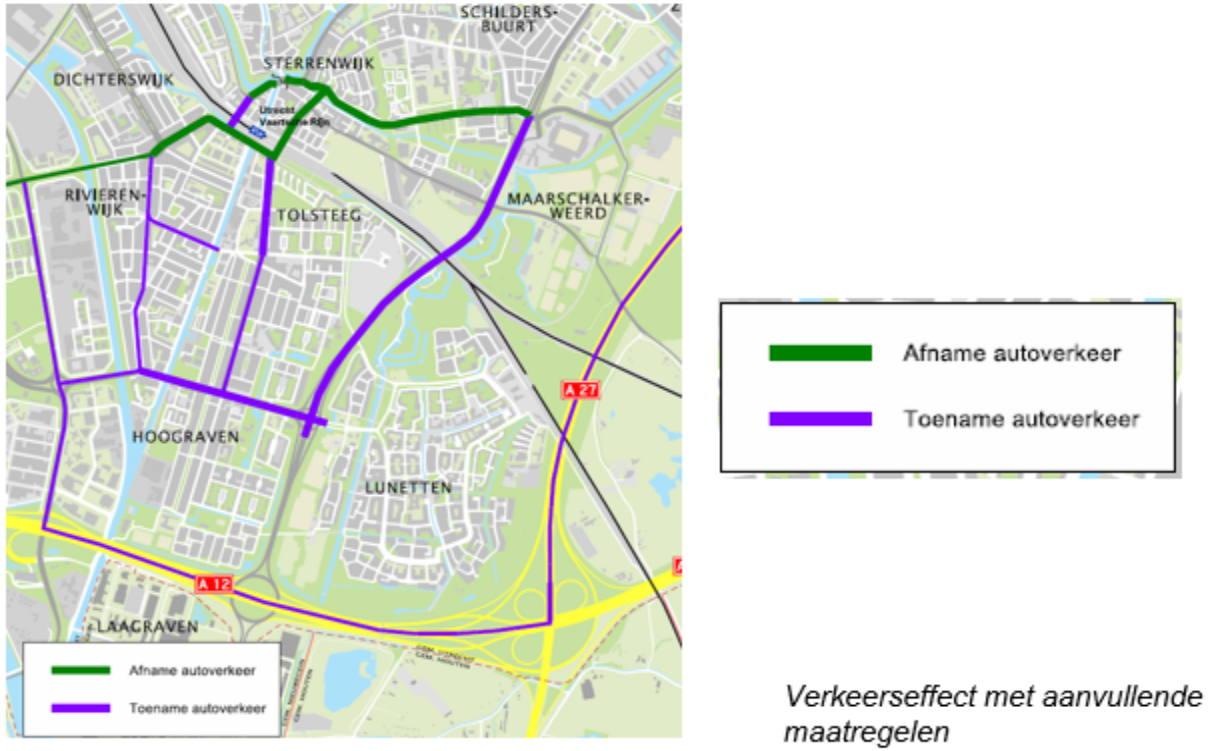


vervolg: De 6 oorspronkelijke varianten

variant 4 - Ledig Erf autoluw met één afslagverbod

(was voorkeursvariant college B en W ten behoeve van participatie)





Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Uitgangspunt voor alle varianten: afsluiten Catharijnesingel en afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan

Gemeente Utrecht

4. Participatieresultaat samengevat

Participatie op 3 sporen:

1. Enquête op denkmee.utrecht.nl
2. Serie interviews stakeholders
3. Bijeenkomst klankbordgroep



Gemeente Utrecht

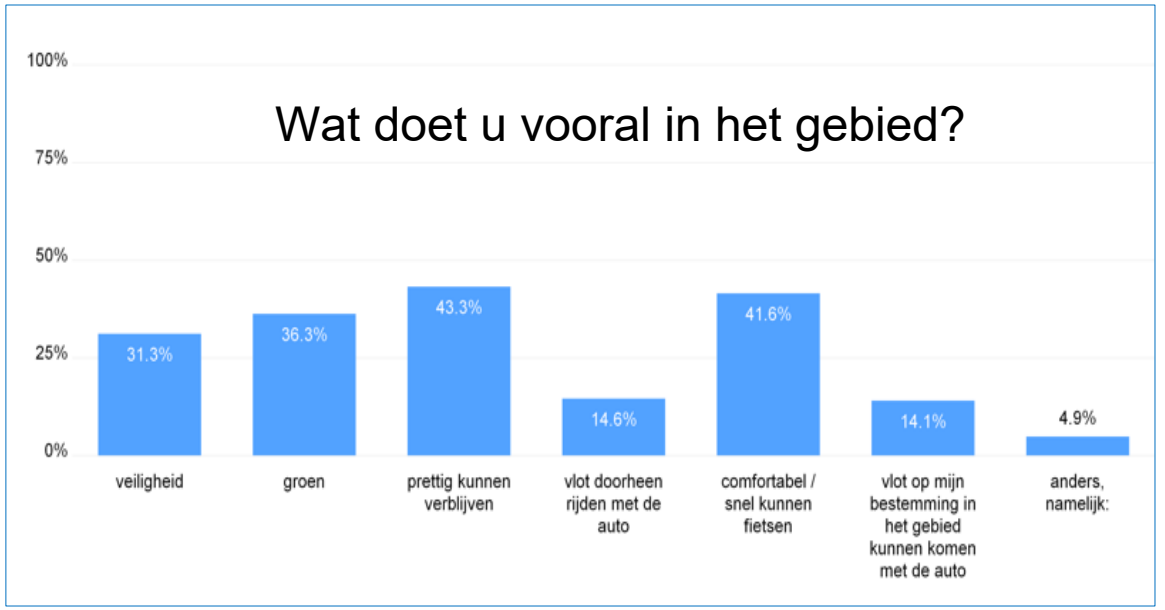
vervolg: Participatieresultaat samengevat

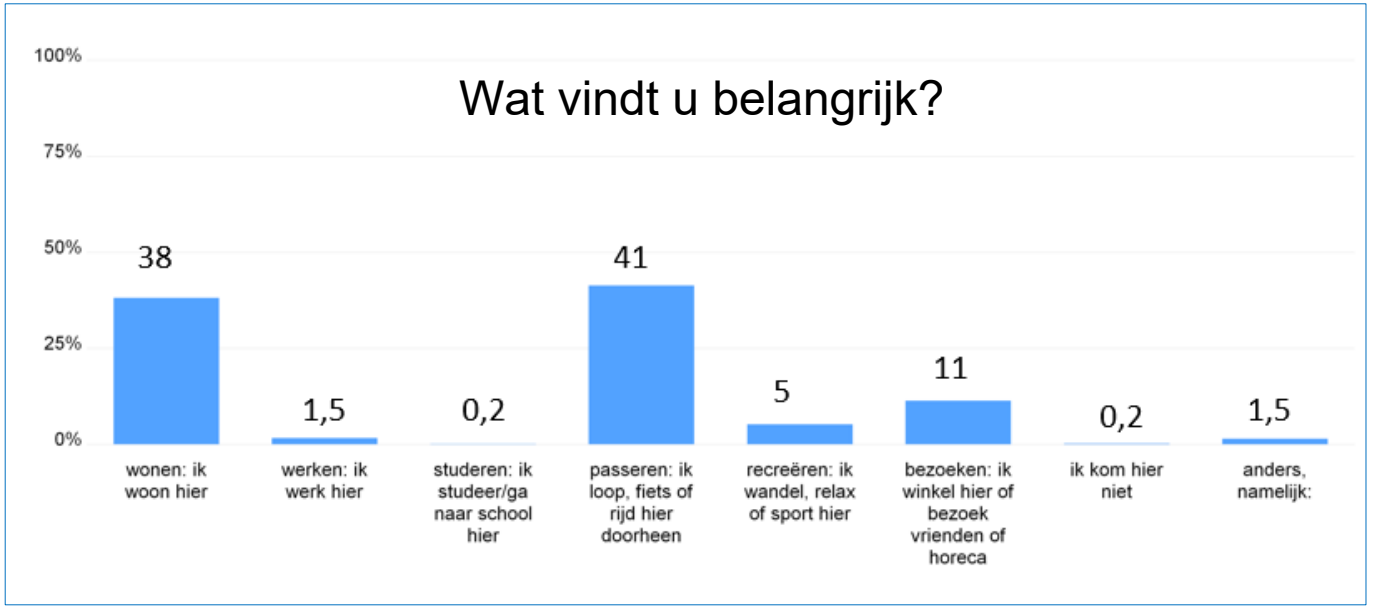
denkmee.utrecht.nl

Enquête op denkmee.utrecht.nl
meer dan 3000x aangeklikt
bijna 1900 volledig ingevulde enquêtes.

Veel bewoners en passanten (fietsers en wandelaars): beide 40%,
bezoekers: 11%, recreanten: 5%.

Belangrijkst vindt men:
verblijven, fietsen, groen en veiligheid.





Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

denkmee.utrecht.nl

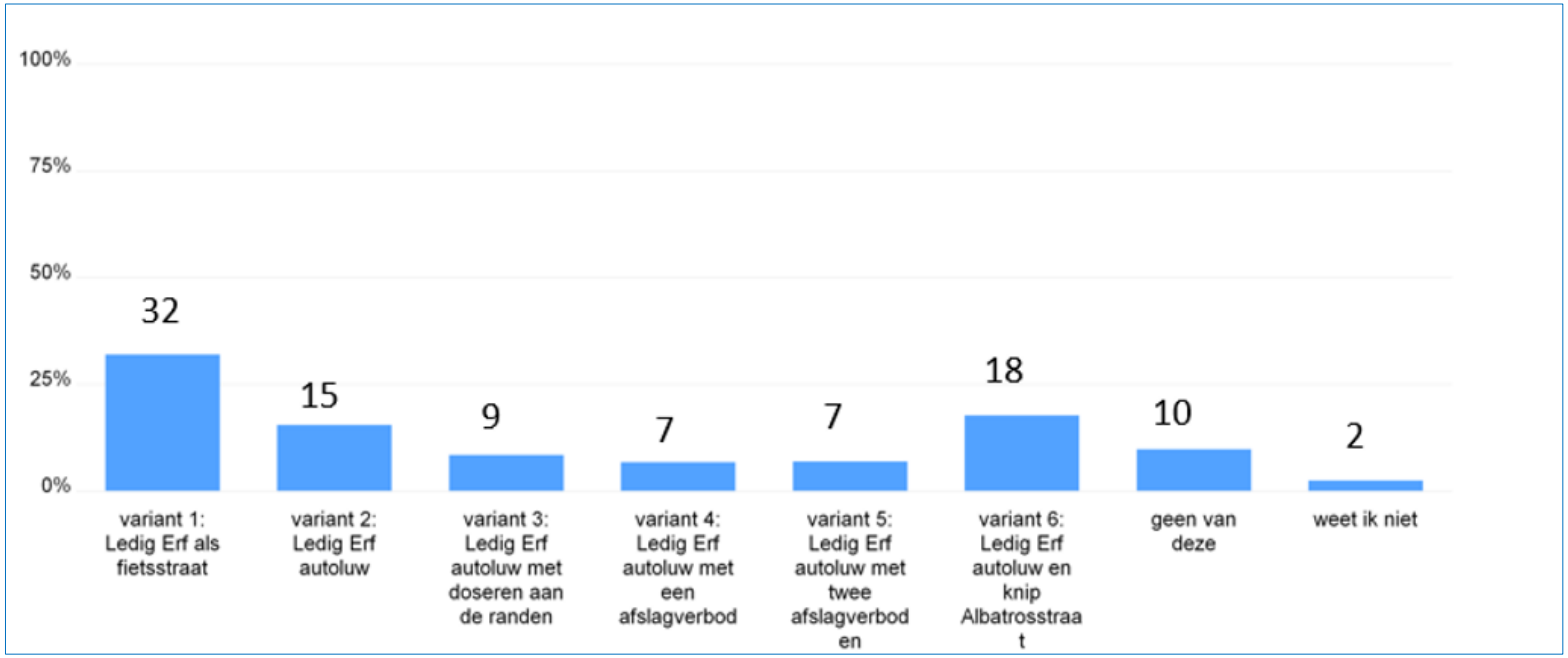
Veel gehoorde argumenten voor ingrijpen:

- Lokale verbetering van Ledig Erf
- Verbetering leefbaarheid
- Verbetering verkeersveiligheid

Zorgen over verkeereffecten bij stevige ingreep:

- Bestemmingsverkeer (woon, werk, Diak) moet omrijden
- Belasting van andere wegen (doorstroming, lucht, geluid)

Grootste belangengroepen scoren op vergelijkbare wijze.



32% is voor een kleine ingreep (fietsstraat)
56% geeft aan dat een stevige ingreep wenselijk is
(autoluw Ledig Erf met evt. andere maatregelen)

Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

Serie interviews stakeholders

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
ondernemervereniging 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	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk	niet wenselijk
Grafisch Lyceum	niet wenselijk	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
Fietsersbond	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 *

Conclusies

- Geen eenduidig beeld.
- Direct betrokkenen in het gebied kiezen overwegend voor de varianten 1 t/m 3.
- Variant 4A is voorgesteld vanuit CMU, bewoners Hoogh Boulandt en Binnenstad Noord, en ondernemers.
- Passanten kiezen meer de varianten met minder autoverkeer/ meer ruimte voor fiets, OV en lopen (4 t/m 6).

vervolg: Participatieresultaat samengevat

Bijeenkomst klankbordgroep

Klankbordgroep met 11 vertegenwoordigers: 7 bewonersgroepen, 2 ondernemersverenigingen en 2 belangenorganisaties. Gesprek ging vooral over de plus- en minpunten. Mate van wenselijkheid is afgeleid uit de verschillende reacties (vaak in combinatie met digitaal spreekuur en zienswijze).

Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep

Organisatie / Varianten:	1	2	3	4	5	6	4 A
Dichterswijk Zuid							
Balijeplein e.o.							
Hoogh Boulandt							
Binnenstad Zuid							
Watervogelbuurt							
Waalstraat/Diamantweg							
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat							
Ondernemers Ooster- en Westerkade							voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord							voorkeur
Fietsersbond							
SOLGU							

Conclusies

- Vanuit de bewoners: voorkeur van 1 t/m 3, met voorstel en voorkeur voor **1-Plus** (zie pagina 14).
- Vanuit de ondernemers: duidelijke voorkeur voor variant **4A** boven variant 4 (zie pagina 17).
- Vanuit de belangenvertegenwoordigers: een voorkeur voor behalve op Ledig Erf ook op route Vondellaan - Albatrosstraat de hoeveelheid autoverkeer reduceren (met zorgen over de impact van variant 6).

5. Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

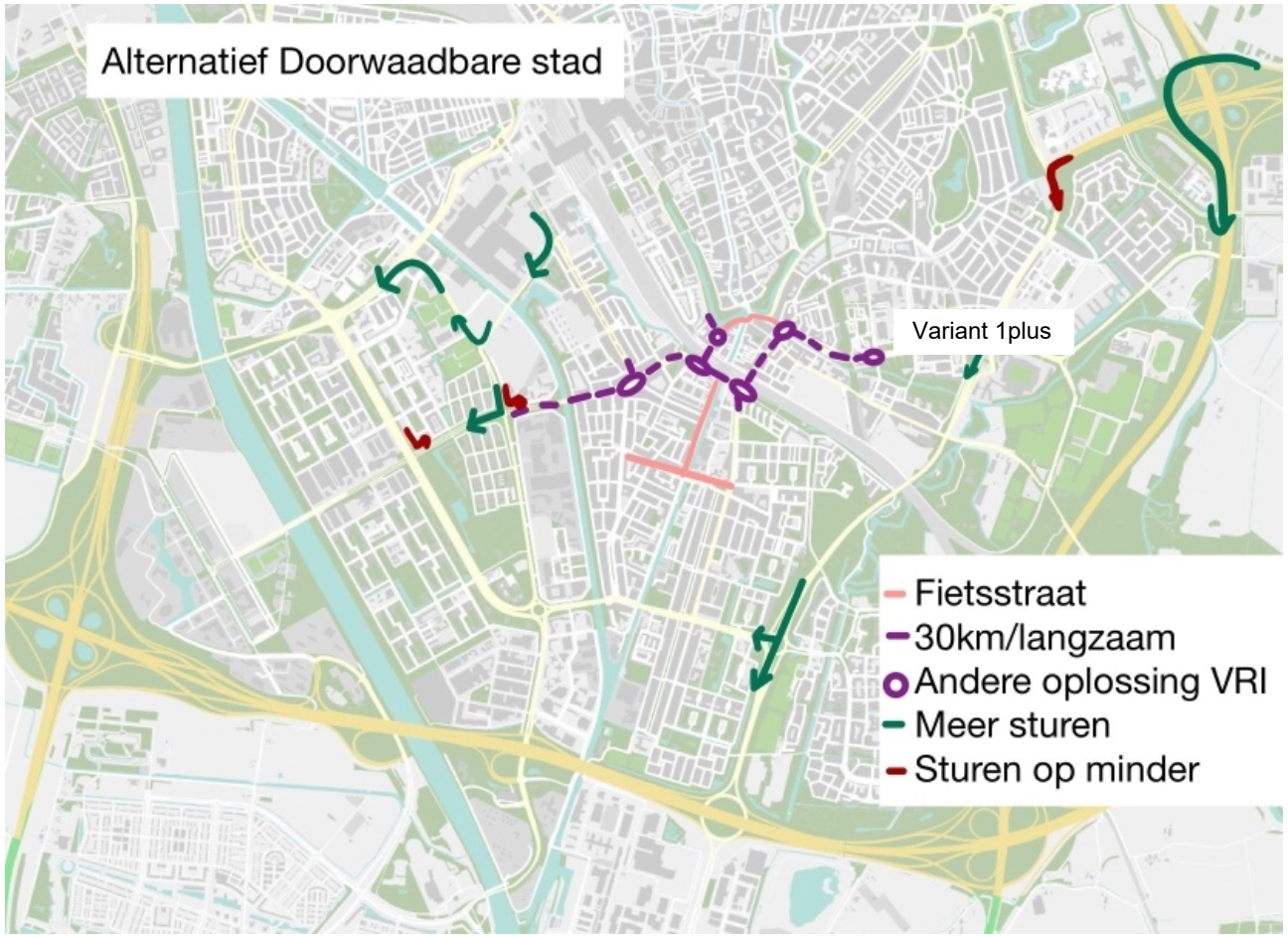
Vanuit de participatie zijn twee nieuwe varianten ontstaan:

- Een aantal bewonersgroepen vertegenwoordigd in de klankbordgroep hebben **variant 1-Plus** aangereikt
- Vanuit de gesprekken met verschillende ondernemers, CMU en bewonersgroepen rond de binnenstad is **variant 4A**, als Alternatief voor **variant 4** ontstaan

De nieuwe varianten worden op de volgende pagina's geïntroduceerd.

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus

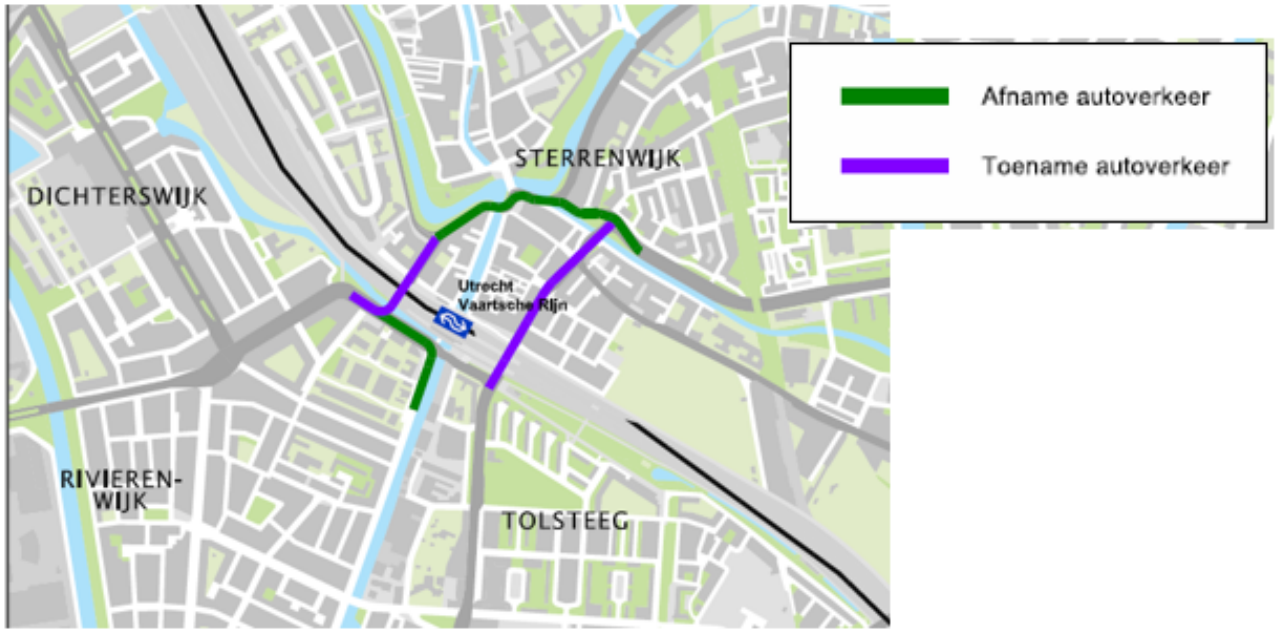


- Doel: inzetten op veilig gedrag
- Langere route: A. Frankplein – IBB. laan mogelijk
- Bleekstraat mee in het concept
- Stedelijke route met 30-40 km/uur
- Voorrangsweg
- Gescheiden rijlopers, brede middenberm
- Geen VRI-kruispunten, eerder voorrangspleintjes, wel doseerlichten indien noodzakelijk
- Bus mee in 30 km/uur. Halteren naast de rijbaan.
- Fietsers, voetgangers in etappes oversteken
- Geen fietspad in 2 richtingen
- Ontwerp gericht op lage rijsnelheid auto
- Capaciteit Vondellaan: etmaal: 5000 per richting en spits: 650 per richting van 7-9 uur (Vondelbrug).

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: verkeerseffecten ten opzichte van variant 1



- Toe- en afnames van autoverkeer zijn in 1-Plus vergelijkbaar met 1.
- Er blijft een straat voor autoverkeer op het Ledig Erf.
- Albatrosstraat en Bleekstraat worden drukker.
- Geen afname van verkeer door de Zuidpoort.
- Doorgaand verkeer blijft door de Zuidpoort rijden.
- Draagt niet bij aan beleidsdoelstelling voor duurzame gedragsverandering in de stad.

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: ruimtelijke kwaliteit

Beeld Ledig Erf als fietsstraat



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg

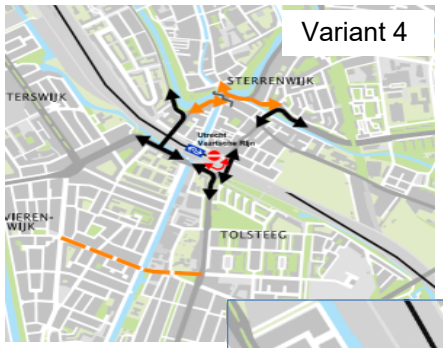
2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm



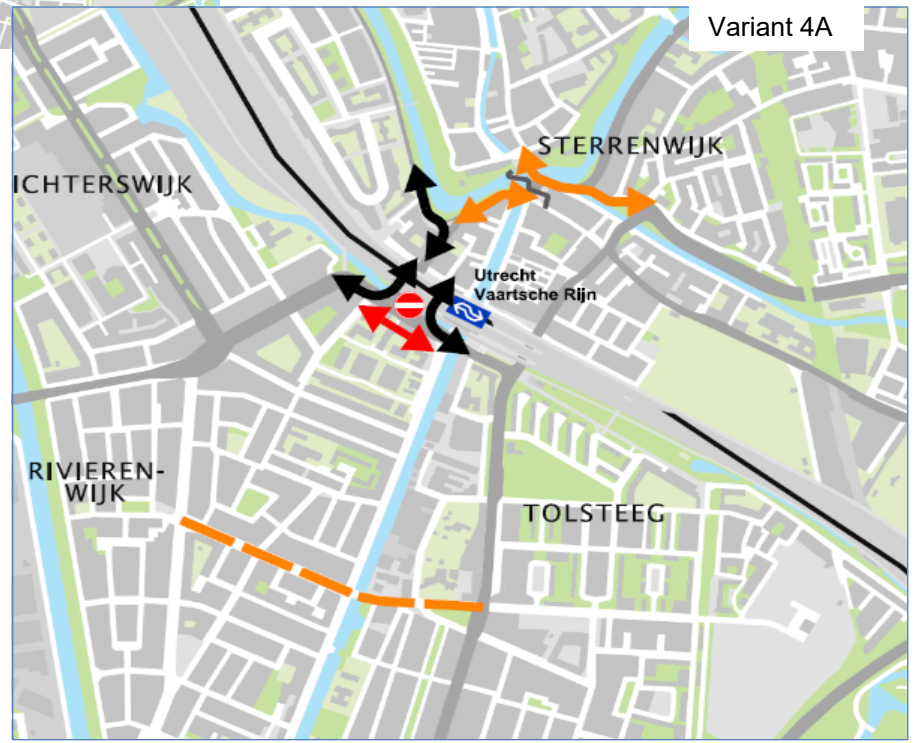
Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A (als alternatief voor variant 4)



Maatregel: Afsluiten van Vaartsche Rijnbrug voor doorgaand autoverkeer met een intelligent toegangspunt. De Twijnstraat blijft vanaf de Venuslaan gewoon bereikbaar. Doorgaand autoverkeer oost-west door Zuidpoort wordt geweerd door een afslaggebod in Vondellaan ter hoogte van Bleekstraat. Autoverkeer op Vondellaan moet dus verplicht afslaan naar Bleekstraat. Catharijnesingel is daarmee ook weer bereikbaar vanuit het oosten. Mogelijk met gebruik van “intelligente toegang” voor specifieke doelgroepen.



Net als bij variant 4 zijn de gewenste aanvullende maatregelen:

- Eénrichtingsverkeer Gansstraat (in richting van Koningsweg) is wenselijk.
- Afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan is een noodzakelijke maatregel om sluipverkeer te voorkomen.

Mitigerende maatregelen op wegen die drukker dreigen te worden:

- Autoluw inrichten Waalstraat/Diamantweg.
- Optimalisatiemaatregelen ‘t Goylaan en Socrateslaan.

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: verkeerseffecten

Verwachte netwerkeffecten

Afname op de Vondellaan en het Ledig Erf. Keerbeweging op de Briljantlaan wordt voorkomen.
Vergelijkbare effecten op de Diamantweg-Waalstraat als bij variant 4 (inclusief noodzaak voor aanvullende maatregelen) en doorschuiven van verkeer naar ‘t Goylaan en Waterlinieweg.

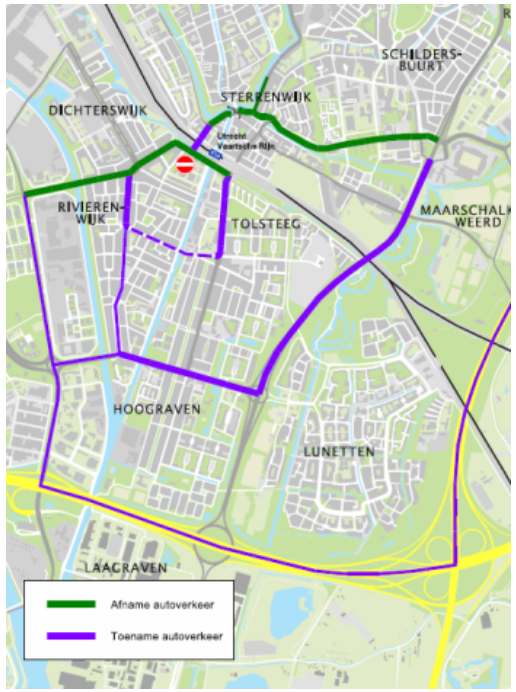
Variant 4





Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A



Effecten variant 4A

- Ledig Erf wordt *shared space* / plein
- Oost-westroute rustiger
- Route via Waalstraat drukker
- ‘t Goylaan-Socrateslaan drukker
- Milieueffecten

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: ruimtelijke kwaliteit

Autoluw Ledig Erf (ingericht als *shared space*)



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg



Gemeente Utrecht

6. Naar een definitieve variant

Voor- en nadelen van variant 1-Plus ten opzichte van 4A

Nadelen van variant 1-Plus

- Variant 1-Plus draagt onvoldoende bij aan de ambities:
- De ruimtelijke kwaliteit is duidelijk minder, zo kan het Ledig Erf kan niet als “shared space” worden ingericht (maar als fietsstraat), ook ambities voor oversteek naar Rotsoord en ambities uit de Omgevingsvisies binnenstad worden niet gehaald.
- Op de route Vondellaan – Albatrosstraat neemt de hoeveelheid autoverkeer niet af waardoor de oversteekbaarheid voor fiets en voetganger nauwelijks kunnen verbeteren.
- De hulpdiensten staan niet positief tegenover de variant in verband met de doorstroming (opkomtijden) en ook voor de bus is de doorstroming onzeker. In variant 4A zijn deze belangen wel te garanderen.
- Mobiliteitsbeleid: Variant 1-Plus draagt niet bij aan het weren doorgaand verkeer door de stad A-zone.
- De groot deel van de deelnemers aan de participatie wil graag dat doorgaand autoverkeer over het Ledig Erf geweerd wordt.

Voordelen van 1-Plus

- Een deel van de bewoners vindt het een voordeel dat men nog met de auto door de Zuidpoort van oost naar west kan rijden.
- De variant heeft geen uitstralingseffecten buiten de Zuidpoort.

Conclusie

Deze voordelen wegen niet op tegen de nadelen.

Verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4

- **Autoverkeer van en naar Utrecht-Oost** (Rubenslaan en Venuslaan) kan bestemmingen in binnenstad, Zuidpoort, Hoogh Boulandt en Hoog Catharijne bereiken.
- **Vrachtverkeer vanuit Utrecht-Oost** (o.a. bevoorrading binnenstad en Hoog Catharijne) kan nog gebruik maken van route via Venuslaan.
- **Parkeervoorziening aan zuidkant Hoog Catharijne** en bedrijven in Hoogh Boulandt zijn nog goed bereikbaar na realisatie van afsluiting Catharijnesingel voor autoverkeer.
- **Kans op sluipverkeer wordt kleiner** via de Oudegracht (tussen Venuslaan en Catharijnesingel).
- **Geen ongewenst kerend verkeer** op Briljantlaan ter hoogte van Rotsoord.
- **Uitstralingseffecten iets kleiner** (o.a. Vondellaan, oostelijk deel ‘t Goylaan).
- **Vaartsche Rijngarage beter bereikbaar** vanuit Venuslaan, Briljantlaan én binnenstad (bij variant 4 garage alleen via Briljantlaan en Vondellaan bereikbaar). Veel bewoners die garage gebruiken wonen aan oostkant Vaartsche Rijn.



Aanvullende maatregelen blijven ook bij variant 4A nodig:

1. Toename verkeersdruk op route Waalstraat / Diamantweg (via Oranjebrug)*
Zonder aanvullende maatregelen van huidige 5.000 naar ca. 10.000 mtv/etmaal. Maatregel verkeersluw inrichten van deze route past in beleid om deze route in te richten als autoluwe fietsstraat. Dit ook vanwege het belang van deze weg als fietsroute in de ontwikkeling van MWKZ. Met de aanvullende maatregelen (herinrichting én benutten VRI's) blijft de auto-intensiteit op het huidige niveau. Aantal fietsers groeit naar 10.000 per etmaal na afronding MWKZ. *Kosten*: Herinrichting Waalstraat is voorzien in ontwikkeling MWKZ. Herinrichting Diamantweg 0,45 mln euro, opgenomen in voorstel MPB 2021.

2. Toename van geluids- (en lucht) belasting op met name Rijnlaan en Waalstraat, Diamantweg, Briljantlaan, Bleekstraat
De globale berekeningen wijzen op toename van belasting en dat vraagt om maatregelen (geluidsarm asfalt of isolatie van woningen). Daarbij is verwachting dat verlagen van de wettelijke snelheid (van 50 naar 30 km/uur) en toepassing van geluidsarm asfalt het verbeteren van de geluidsisolatie aan woningen kan worden voorkomen. *Kosten:* Ruwe indicatie 2-3 mln euro. Wordt voorgelegd in MPB 2022.

3. Toename verkeers- en geluidbelasting op de 't Goylaan en Socrateslaan (met circa 20%)*
Op deze route is optimalisatie van doorstroming mogelijk (blijkt uit uitgevoerde simulatiestudie). De toename van autoverkeer bij keuze variant 4A kan grotendeels worden opgevangen door de doorgerekende optimalisaties (zoals verwijderen VRI Linschoter-singel). Verkeer wordt net als nu gebufferd aan de uiteinden. *Kosten*: 0,6 mln euro. Dekking vanuit Socrateslaan en MPB 2021.

4. Kleine kans op sluipverkeer door de binnenstad
Kleine kans dat route Twijnstraat - Oude Gracht - Lange Smeestraat wordt gebruikt als alternatief voor route Ledig Erf. Maatregel: monitoren van optreden sluipverkeer en dan gerichte maatregelen nemen.

Gemeente Utrecht

** Een deel van de verkeersdeelnemers zal kiezen voor een andere manier om de reis te maken: bijvoorbeeld andere vervoerswijze, andere reistijden of thuiswerken. Dit effect is niet expliciet meegenomen in deze berekeningen maar zal zeker optreden.*

7. Conclusie

Keuze voor Variant 4A

- Ledig Erf als *shared space* / plein.
- Vondellaan - Baden Powellweg rustiger: kans voor betere inrichting stationsomgeving.
- Goede oversteekbaarheid fietsers en voetgangers bij Rotsoord en Jutfaseweg.
- Past binnen het mobiliteitsbeleid (van binnen naar buiten: geen doorgaand verkeer langs de binnenstad) en binnen de omgevingsvisie Binnenstad.
- Ook de meeste aanvullende verkeersmaatregelen passen binnen het beleid, zoals herinrichting route Diamantweg - Waalstraat.
- Maatregelen/budget programmeren om uitstralingseffecten (geluid/lucht) in omliggende woonwijk op te vangen.



Doorgaand autoverkeer:
van binnen naar buiten

Bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat





Variant 1-Plus: Ledig Erf als fietsstraat plus herinrichting van de route Vondellaan - Albatrosstraat





Variant 2: Ledig Erf autoluw





Gemeente Utrecht

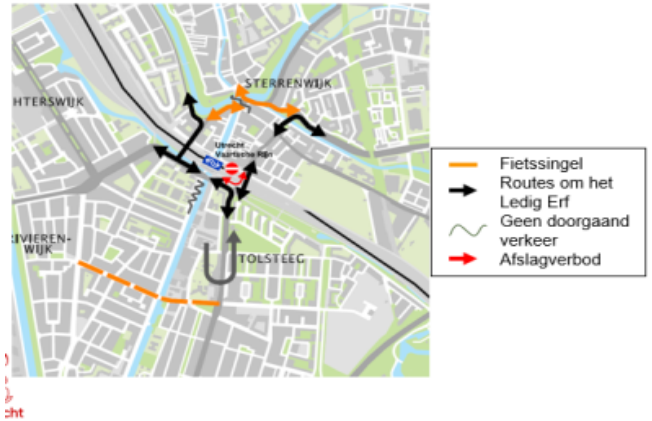
vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

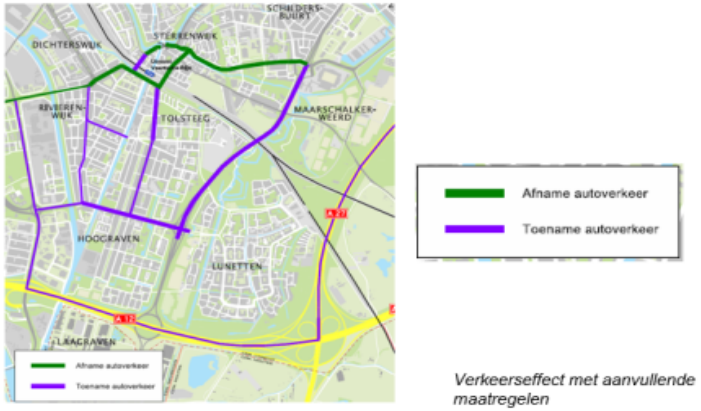
Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer





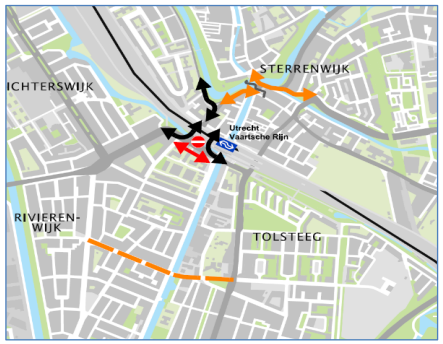
Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod

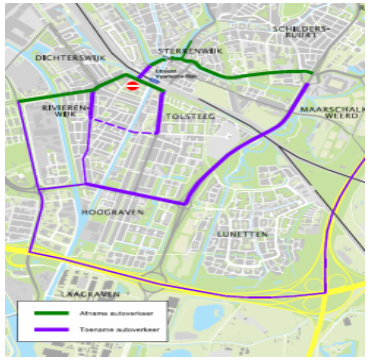




Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A: Ledig Erf autoluw met weren doorgaand autoverkeer op de Vondellaan



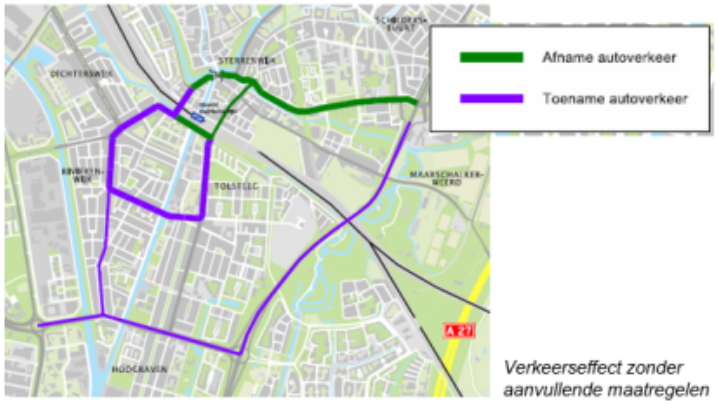


Gemeente Utrecht

vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden





Verkeerseffect zonder aanvullende maatregelen

Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat





Gemeente Utrecht

Samenvatting resultaten participatie verkeersstudie Zuidpoort



15 maart 2021

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:

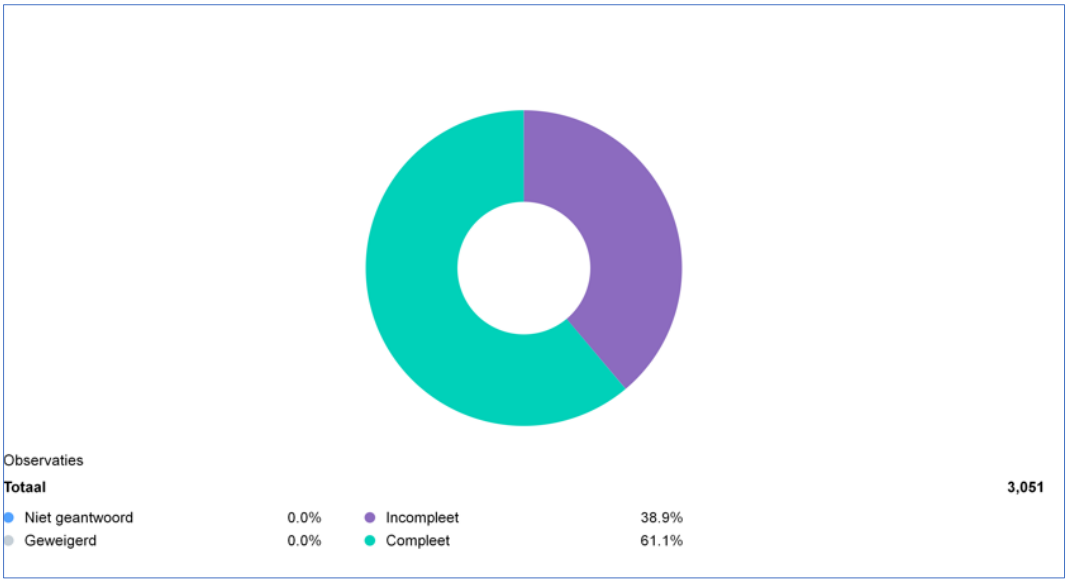
1. Digitale enquête via **denkmee.utrecht.nl**, voor iedereen toegankelijk (met 3051 deelnemers en 1884 volledig ingevulde enquêtes)
2. **Digitale spreekuren**. Er zijn gesprekken gevoerd met bewoners (42 deelnemers).
3. **Zienswijzen**, verschillende groeperingen (6 groeperingen) hebben een zienswijze 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 tijden 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 belangrijkst 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.

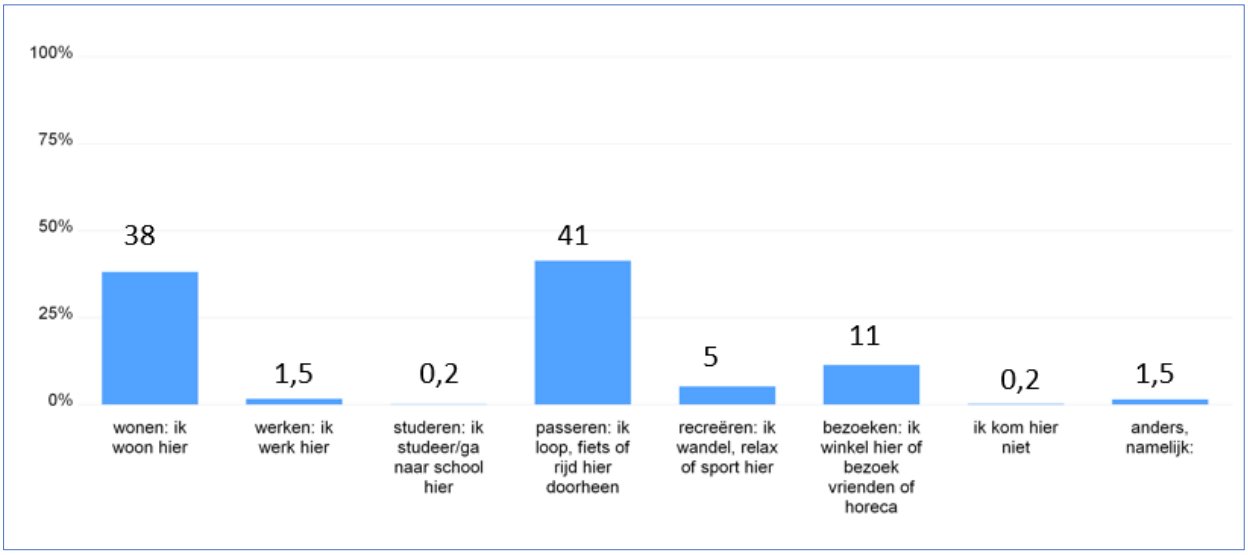
Hoe gebruiken respondenten het gebied? (n = 2603)

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:

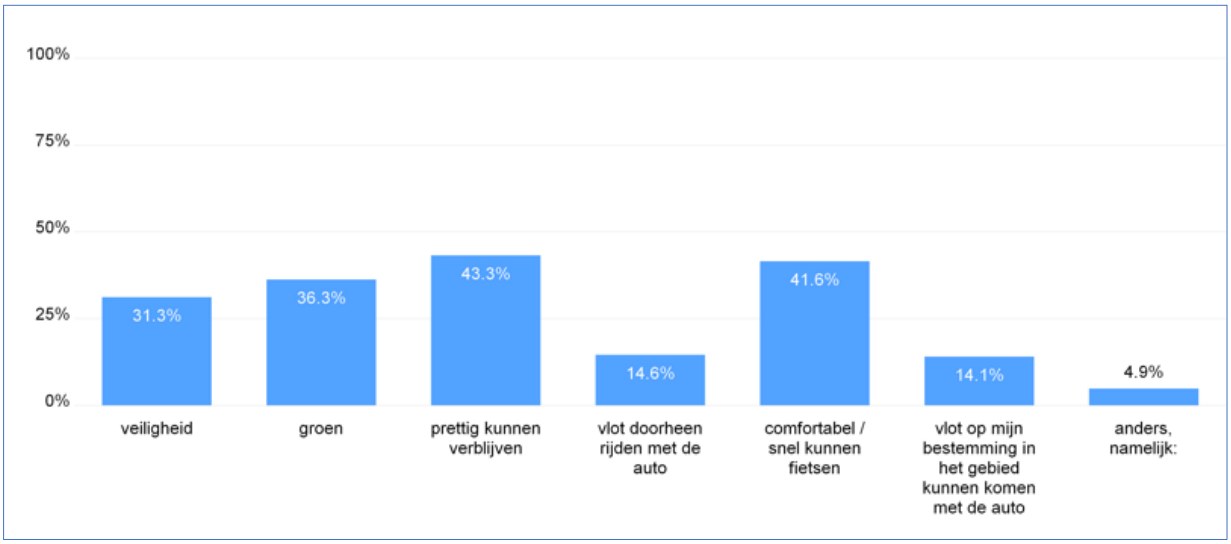
- Passanten 41%
- Bewoners 38%
- Bezoekers 11%

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 belangrijkst (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 belangrijkst 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 scoren 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 belangrijkst.

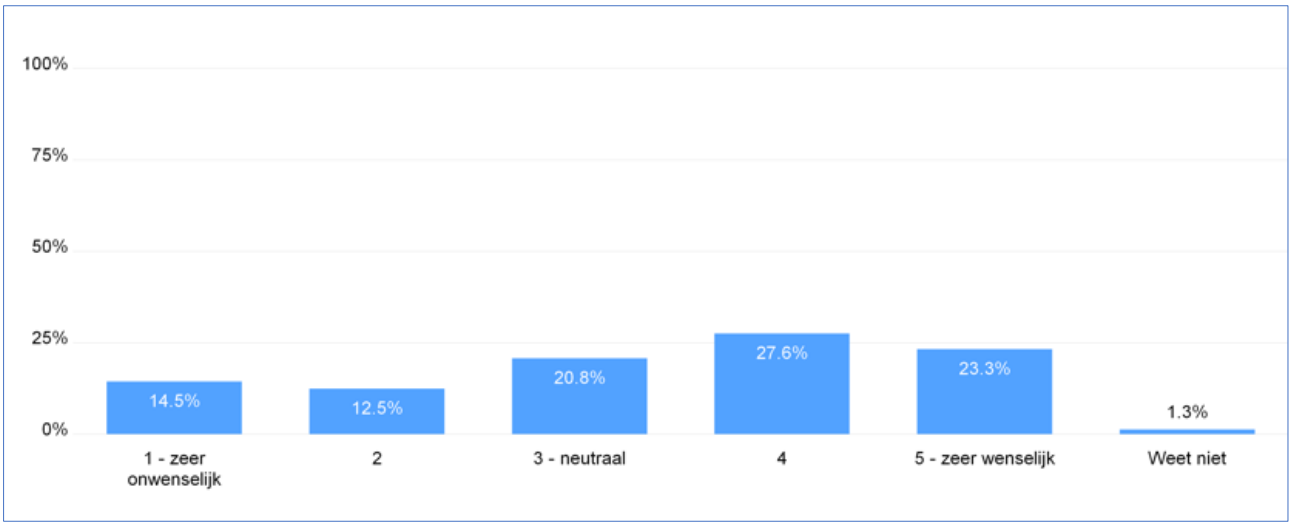
Top 3 per groep respondenten:
Bewoners 38% 1) veiligheid, 2) groen en 3) verblijven
Passanten 41% 1) goed door kunnen fietsen, 2) groen en 3) veiligheid
Bezoekers (11%) 1) verblijven, 2) groen, 3) fietsen

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:

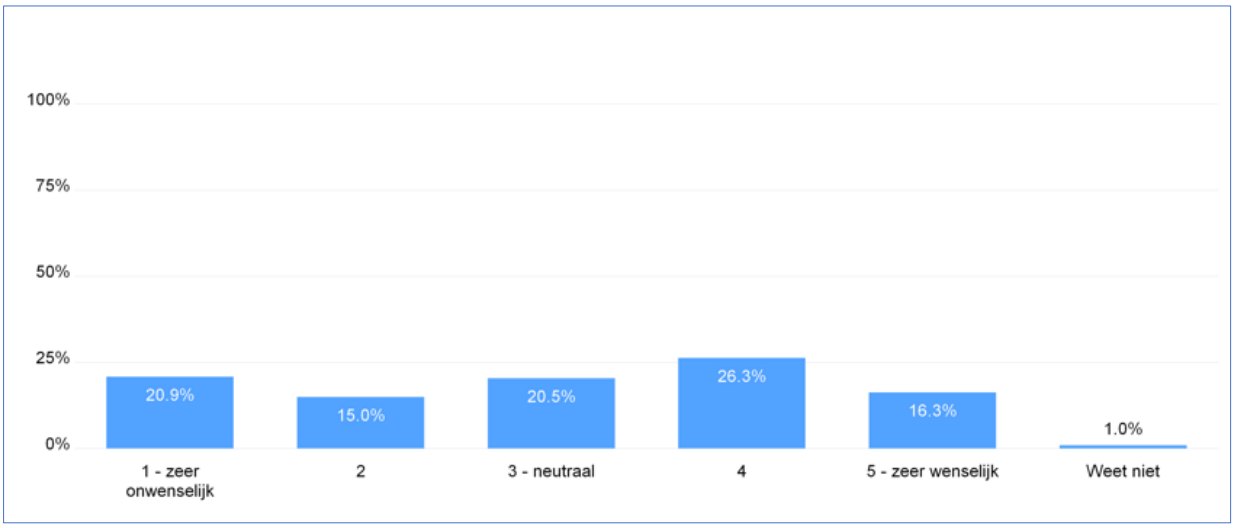
- de impact op de Albatrosstraat/Vondellaan.
- Er nog te veel autoverkeer overblijft

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:

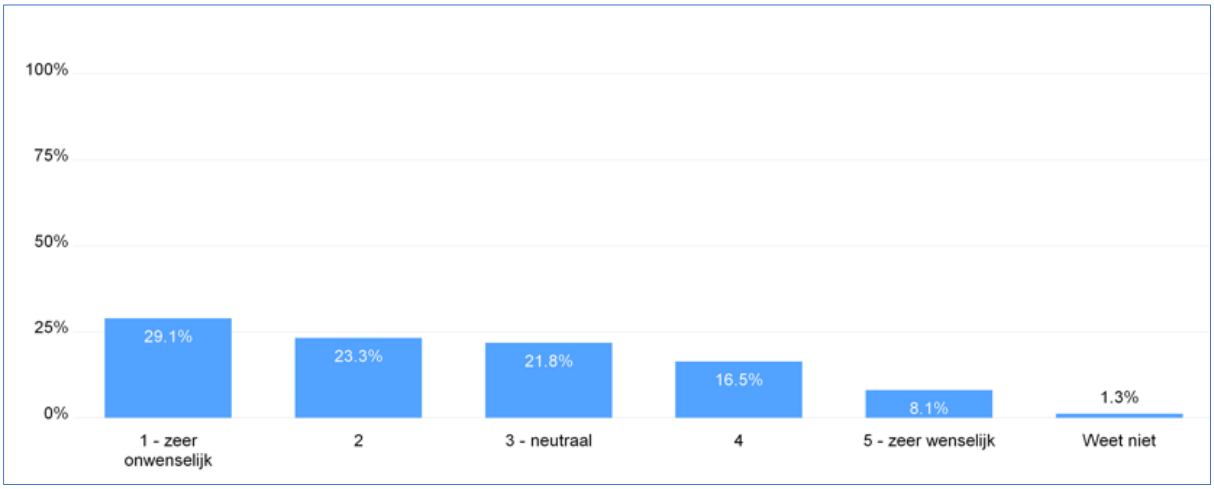
- het Ledig Erf echt autoluw wordt
- het Ledig Erf veiliger wordt
- het leefbaarder wordt

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:

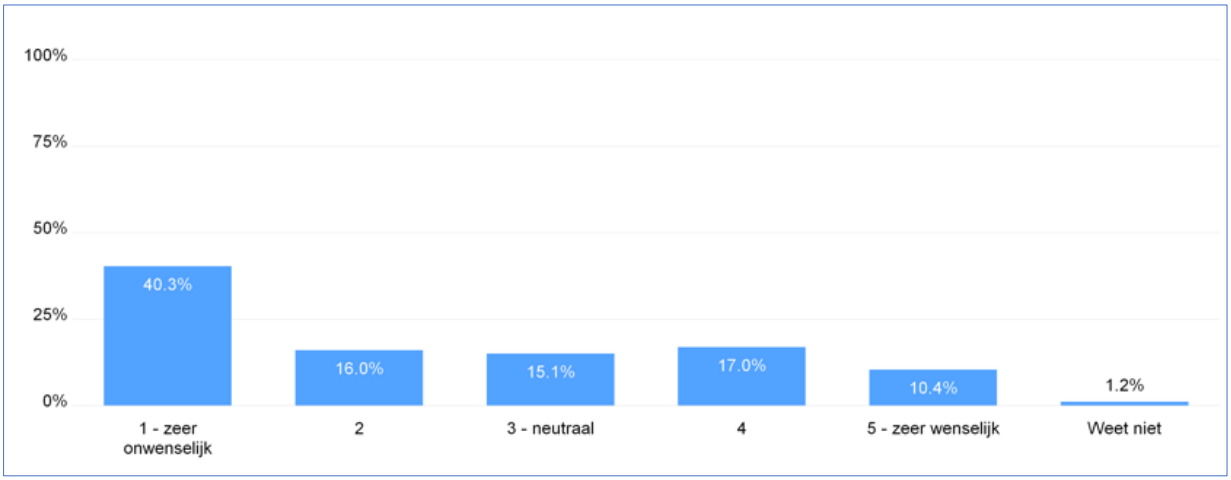
- Autoluw Ledig Erf
- Verblijven in het gebied
- Veiligheid

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:

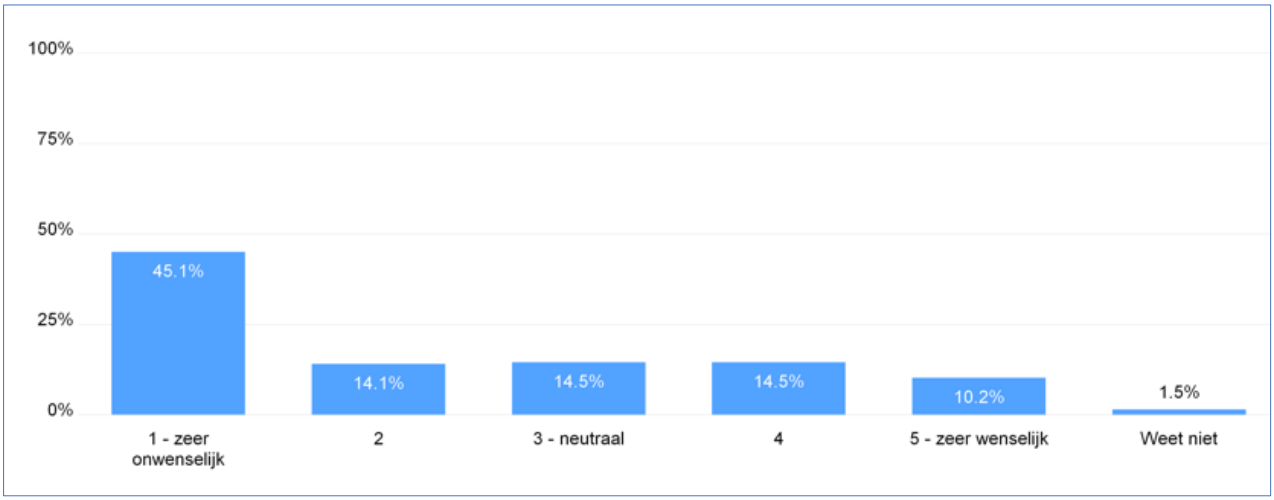
- Weinig auto's in de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid in het gebied

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 Diakonessenhuis 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:

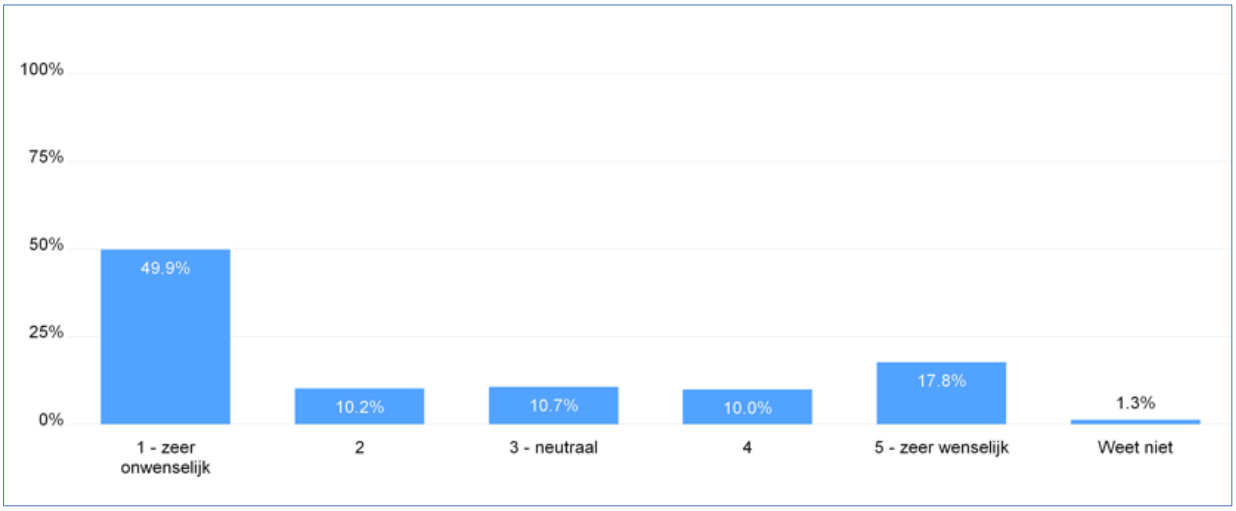
- De autoluwheid van de Zuidpoort
- Verkeersveiligheid
- Verblijven in de Zuidpoort

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:

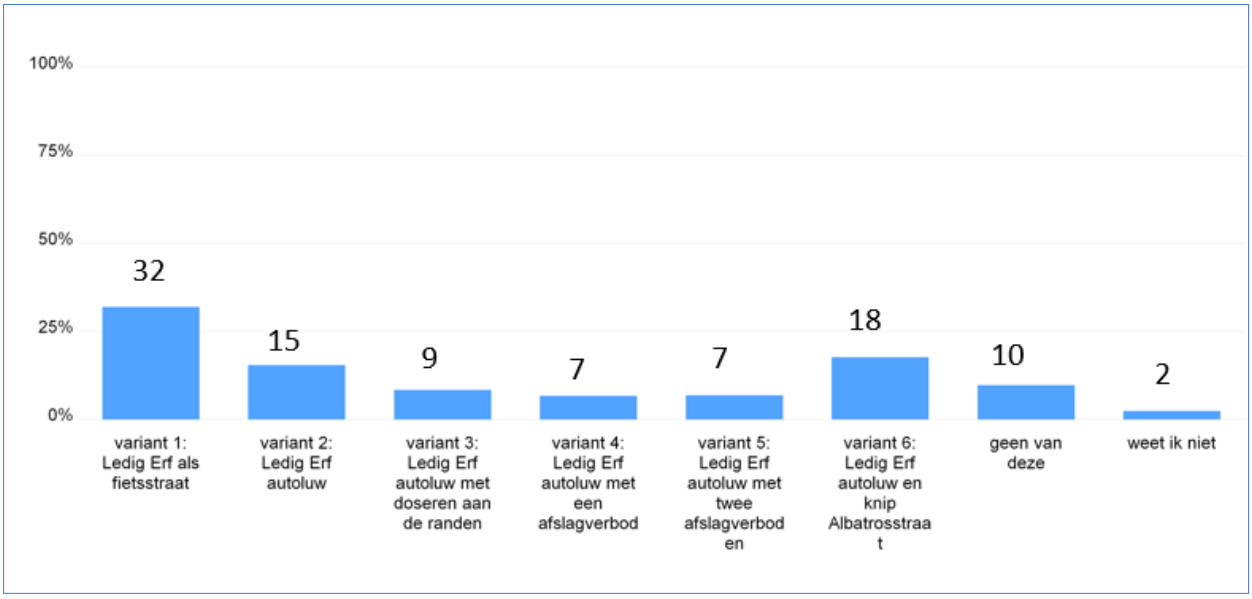
- In het bijzonder de Watervogelbuurt geeft een duidelijke tweedeling. Een groep respondenten is bezorgd dat de buurt (te) slecht bereikbaar wordt, terwijl een ander deel deze variant ziet als kans voor de leefbaarheid in de buurt.

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.

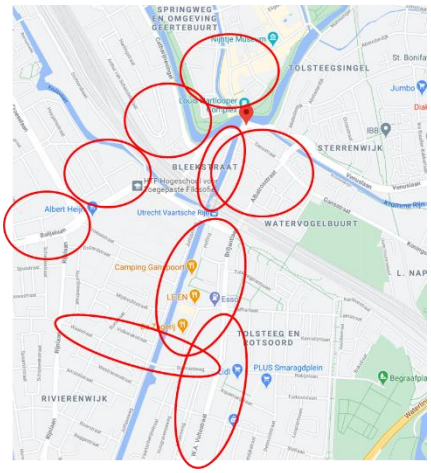
5 Fiets
Met name op het Ledig Erf wordt gevraagd om fietsveiligheid en het verdelen van fietsers over verschillende routes.

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 bepreken, 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							
Balijeplein e.o.							
Hoogh Boulandt							
Binnenstad Zuid							
Watervogelbuurt							
Waalstraat/Diamantweg							
Briljantlaan/WA Vulto/C. Erzeijstraat							
Ondernemers Ooster- en Westerkade							voorkeur
Ondernemersvereniging Rotsoord							voorkeur
Fietsersbond							
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								
Bialijeplein 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
ondernemervereniging 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
Fietsersbond	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 zorgt 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.