



GEMEENTE UTRECHT

THESIS: HOE KAN DOOR MIDDEL VAN COMMUNICATIE- EN PARTICIPATIE-TRAJECTEN EEN GOED ONTWERP VOOR DE BURGEMEESTER REIGERSTRAAT EN NACHTEGAALSTRAAT WORDEN GEMAAKT?

Ruimtelijke Ordening en
Planologie

TROP-V15AF0-14

Titel afstudeerwerk: De
herinrichting van de
Burgemeester Reigerstraat en
Nachtegaalstraat

Studentgegevens:
Yassin Mokadmi
Saffierlaan 53, 3523RA Utrecht
06-31329322

Afstudeerbedrijf:
Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Externe begeleider:
Kitty Koelman
Projectmanager
k.koelman@utrecht.nl

Begeleidende docenten:
Remco Reijke
Albert Groothuizen



Voorwoord

Voor u ligt mijn scriptie 'Participatie als fundament voor een goed ontwerp'. Het resultaat van vier maanden onderzoek naar de eisen en mogelijkheden op het gebied van participatie om tot een goed ontwerp te komen voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Met deze scriptie wordt de Bachelor opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool Utrecht afgesloten. In overleg met de gemeente Utrecht is tot het onderwerp gekomen, waar diezelfde gemeente de mogelijkheid heeft gegeven om het onderzoek uit te kunnen voeren.

De expertise omgevingsmanagement en dan voornamelijk het onderdeel participatie heb ik altijd al interessant gevonden. Vanuit projectmanagement en procesmanagement is het interessant om te kijken hoe betrokkenen het best kunnen participeren in een project. Alle projecten zijn uniek en worden door allerlei ontwikkelingen beïnvloed. De gemeente Utrecht heeft een eigen vastgestelde visie op het betrekken van belanghebbenden. Door deze verschillen in projecten en de eigen visie van de gemeente, is het de vraag welke vorm van participeren en welke aandachtspunten een rol spelen bij het ontwikkelen van een goed ontwerp. Uit het onderzoek heb ik geleerd dat elk project met de daarbij horende participatiemogelijkheden maatwerk is en het vormgeven van de participatietrajecten meer elementen bevat dan veel betrokkenen denken.

Dit eindresultaat heb ik niet alleen aan mijzelf te danken. Graag wil ik allereerst de gemeente Utrecht bedanken voor de mogelijkheid en gastvrijheid binnen de organisatie en het projectteam. Van mijn projectmanager kreeg ik de ruimte om onafhankelijk invulling te geven aan mijn onderzoek en kreeg ik de mogelijkheid om te adviseren over het formeren van de onderzoeksrichtingen en participatieniveaus bij dit project. Ik heb veel contact gehad met projectleiders en beleidsmedewerkers binnen de gemeente Utrecht. Daarnaast was ik bij elke mogelijkheid aanwezig bij besprekingen, overleggen en bijeenkomsten met betrokkenen. Ik wil alle betrokkenen en medewerkers bedanken voor hun open houding en het vertrouwen in mij.

Tijdens het onderzoek heb ik meerdere interviews gehouden met onder andere; een (voormalig) Wethouder, beleidsmedewerkers en betrokkenen. Ik kijk met een goed gevoel terug op al deze gesprekken. De oprechtheid en openheid tijdens de gevoerde gesprekken waren voor mij erg leerzaam. Ik wil hierbij iedereen bedanken voor de inzet en tijd die vrij gemaakt is om met mij in gesprek te gaan en te helpen met mijn onderzoek.

Mijn dank gaat ook uit naar de dhr. R. Reijke en dhr. A. Groothuizen, mijn stagedocenten vanuit de Hogeschool Utrecht. Mede door de gesprekken die zijn gevoerd wist ik altijd weer de structuur terug te vinden in het onderzoek en hun suggesties boden vaak uitkomst.

Samenvatting

Aanleiding

De gemeente Utrecht is vooruitstrevend als het gaat om gemeentelijke participatietrajecten en wil graag deze lijn doorzetten. Vooral bij projecten waar meerdere partijen belang hebben bij een goed resultaat wordt ingezet op participatie en coöperatieve planvorming. Het is vaak de vraag welke houding een gemeente aan moet nemen om aan een project te beginnen. Voor het project Burgemeester Reiger- en Nachtegaalstraat is er gekozen voor een traject waarbij het niveau van participatie 'raadplegen' is. Dit houdt in dat de gemeente zelf de agenda bepaalt, maar betrokkenen als gesprekspartners ziet bij ontwikkeling van beleid. Meningen, ervaringen en ideeën worden geïnventariseerd, maar zijn voor de gemeente niet bindend. (Utrecht g.)

Hoofdvraag: Hoe kan door middel van communicatie- en participatietrajecten een goed ontwerp voor de Burgemeester Reiger- en Nachtegaalstraat worden gemaakt?

Historie

De Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat kennen een lang verleden met een aantal grote ingrepen. In de 17e eeuw is de Nachtegaalstraat ontstaan uit een oude route tussen de tuinderijen aan de oostkant van de oude vestingstad Utrecht. Toen in de 19^e eeuw uitbreiding van de stad mogelijk was, werd de grond in Utrecht oost door particulieren opgekocht en bebouwd. Bij de bebouwing werd langs de wegen geen rekening gehouden met een rechtlijnig stratenpatroon. In 1909 vond al een eerste verbreding van de straat plaats. Dit om ook onder andere het groeiende verkeer te faciliteren. Ook bij deze herinrichting werd de al bestaande structuur aangehouden wat heeft geresulteerd in een nog steeds zichtbaar onlogische opzet in de wijk. Aansluitend op de ontwikkelingen in de Nachtegaalstraat werd in 1912 de Baansteeg die in het verlengde van de Nachtegaalstraat lag, rechtgetrokken naar het Wilhelminapark en omgedoopt in Burgemeester Reigerstraat. Door de belangrijke verbinding van de straten wilden ondernemers zich hier vestigen. In 1967 lag er inmiddels een brede asfaltstrook waar alle weggebruikers samen gecombineerd gebruik maakten van de straat. Door de komst van de Uithof aan de oostkant van de stad, de stadsuitbreidingen en woningbouwprojecten bleef de druk op de verkeersaders in en rond Utrecht toenemen. Ook op de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat was er een groeiende mobiliteit en nam de drukte toe. De straten werden heringericht om de groeiende stroom fietsers goed op te kunnen vangen. In de Nachtegaalstraat werden vrij liggende fietspaden aangelegd en in de Burgemeester Reigerstraat werd in 1996 experiment 'fietsstraat' geïntroduceerd. Na de bekendmaking en start van het experiment van de fietsstraat kwam er veel weerstand vanuit ondernemers en bewoners. Ondanks de redelijk goede resultaten, werd het plan met de grond gelijk gemaakt.

Kader gemeentelijke participatie

De participatietrajecten van de gemeente hebben zich enorm ontwikkeld. Utrecht is met haar participatie- en communicatietrajecten vooruitstrevend en loopt voor op andere grote steden. Het inrichten van participatietrajecten zijn projectafhankelijk en dus maatwerk. Er is een aantal richtlijnen bekend waar de participatieniveaus aan zijn gekoppeld. Hiermee is het gemakkelijker een project in te richten met een bepaalde betrokkenheid.

Trends en hedendaagse ontwikkelingen

De stad Utrecht groeit. De impact is groot op de hele stad. Het centrum van Utrecht treedt langzaam buiten haar voegen en trekt de omliggende stadsstraten in. Een locatie waar ook sterke groei plaatsvindt is de Uithof. Prognoses van nu laten zien dat dergelijke ontwikkelingen

zich zullen blijven voortzetten. Dit schetst de noodzaak van de herontwikkeling en de noodzaak om het nu wel goed aan te pakken.

Casestudy

In de casestudy zijn drie herinrichtingscasussen vergeleken met het project, namelijk; Voorstraat-Wittevrouwenstraat, Twijnstraat en Mariaplaats. Per casus zijn de volgende onderwerpen besproken: context, inhoud, proces. De verschillende onderwerpen zijn vanuit verschillende invalshoeken bekeken. De verschillende casussen hebben overeenkomsten en verschillen op het gebied van de drie onderwerpen. Deze overeenkomsten en verschillen zijn verzameld en middels een Multi Criteria Analyse met elkaar vergeleken welke project het best aansluit bij het project herinrichting Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat, om zo het meest voor de hand liggende participatieniveau te kunnen bepalen. Uiteindelijk kan worden geconcludeerd dat op inhoudelijke criteria, het project van de herinrichting Mariaplaats het meest overeenkomt met de doelstelling en belangen van de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Uit deze analyse blijkt dat de manier van participeren bij een soortgelijk project neerkomt op het niveau van 'adviseren'. Een vorm van een gebruikers/passantenonderzoek zoals die ook uitgevoerd is op de Mariaplaats, zou ook goed in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat toegepast kunnen worden. Daarmee wordt de kans op een goed ontwerp voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat groter.

Verhoudingen en belangen

De gemeentelijke overheid is tegenwoordig niet alleen de bepalende partij. Alle actoren binnen een project zijn van elkaar afhankelijk voor de effectiviteit van een project. In het project: Herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat hebben meerdere actoren een rol. Om het inzichtelijk te maken is er onderscheid gemaakt tussen interne en externe actoren. Per actor is in kaart gebracht welk belang hij heeft bij het project, of hij zich positief of negatief opstelt tegenover de doelstelling van het project, welke bijdrage hij levert aan het project en welke invloed hij heeft binnen het project. Door dit in kaart te brengen is doormiddel van de factor C-methode een diagram gemaakt, waarop zichtbaar is welke actoren grote belangen hebben en welke strategie zal moeten worden gekozen om de actoren beter bij het project te betrekken. Opvallend is de positie van de Uithof in dit verhaal. Er is gebleken dat er minimaal of geen contact is geweest met de Uithof. Een andere opvallende constatering is de rol van passanten en het nog ontbrekende passantenonderzoek. De passanten zijn juist de reden waarvoor een groot deel van deze herinrichting nodig is. Ook de actor toerisme is nooit eerder bij het project betrokken, maar zal voor de toekomstige ontwikkelingen een grote rol kunnen spelen.

Aanbevelingen

De aanbevelingen zijn procesmatig en inhoudelijk:

- Ander niveau van participatie. Hierbij kan het participatieniveau van 'raadplegen' naar 'adviseren'. Het is verstandig de actoren met een groot belang beter te betrekken bij het project. De actoren die bij het project betrokken moeten worden zijn: De Uithof en Toerisme Utrecht.
- Behoud van een karakteristiek stuk stad. De straten hebben door hun verleden en de aanwezige betrokkenen een karakteristieke achtergrond. Om dit te behouden zal bij het ontwerp van de straat rekening met deze omgevingsfactoren en de betrokkenen moeten worden gehouden.
- Doen van vervolgonderzoek. Een groot deel van deze passanten zal bestaan uit fietsende studenten van en naar de Uithof. Deze groep zal nog benaderd moeten worden en deze wordt niet vertegenwoordigd door de fietsersbond.
- Beter documenteren. Het is van belang dat er tijdens het project al een moment van evalueren en bespreken wordt aangewezen om de informatie bij elkaar te halen om de mogelijke vervolgonderzoeken voldoende van informatie te voorzien.

Resultaten en conclusie

Een verdieping in het verleden van het gebied en de prognoses schept ook een band met de oorspronkelijke betrokkenen en zal een passend ontwerp opleveren voor deze specifieke locatie. Het toepassen van de participatie-en communicatietrajecten in dit project is bijna een project op zich. Op basis van de enquête over bereidheid om mee te denken en te werken aan het project, de gehouden interviews en de bevindingen bij de verschillende casussen uit de casestudy valt te concluderen dat het vormgeven van het gewenste niveau van participatie afhankelijk is van de samenhang tussen proces en inhoud. Wat opvalt is dat de mening van belangrijke externe actoren met grote belangen verdeeld is over het project. Daarnaast valt op dat de actor Utrecht Science Park (Uithof) weinig tot geen invloed heeft op het project. Naast het USP, zal ook de actor toerisme bij het project moeten worden betrokken. Naast deze antwoorden is er tijdens het onderzoek een aantal andere conclusies getrokken. Een van deze conclusies is dat projectdata uit het verleden beperkt zijn vastgelegd.

Resume

Reason for research

The municipality of Utrecht is progressive when it comes to participation in projects and would like to continue this line of work. The Focus on participation and cooperative planning will be especially in projects where several parties have an interest in a good result. It often is the question of what kind of approach a municipality should take on the start of a project. In this project, the renewal of the Burgemeester Reiger- en Nachtegaalstraat, there's been chosen for an approach where involved citizens can participate in this project on the level of 'consultant'. This means that the municipality of Utrecht determines the agenda, but the involved citizens can join as consultant with the setup of policy. Opinions, experiences and ideas will be invented, but aren't legally for the municipality. The main question of this research: How can communication and participation contribute to a good design for the Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat?

History

The Burgemeester Reigerstraat and Nachtegaalstraat have a long history with some big major changes. In the 17th century the Nachtegaalstraat has been formed from an old route between the gardens on the east side of the city of Utrecht. When the possibility for expansion was there in the 19th century, much ground was bought by individuals and land was being built on. The buildings were built along the road which resulted in a varying street pattern. In 1901 the first redevelopment had taken place. This was to facilitate the growing traffic. The existing structure was also maintained in this redevelopment, what resulted in the illogical plan of the district. Following the developments in the Nachtegaalstraat, the extension of the street was developed and the Burgemeester Reigerstraat was born. Because of the important connection a lot of entrepreneurs wanted a company at this location. In 1967 there was a wide asphalt strip where all road users came together on the street. Because of the growing Uithof on the east side of the city and the growing city, the pressure on the roads increased. Also in the Burgemeester Reigerstraat and the Nachtegaalstraat the growth of mobility was noticeable. The streets were redeveloped to control the growing flow of bicycles. In the Nachtegaalstraat Separated Bicycle strips were laid out and the Burgemeester Reigerstraat followed with an experiment. This experiment was called the 'fietsstraat', literally translated 'Bicycle Street'. After the announcement and start of the experiment, there was great resistance from entrepreneurs and residents. Despite good results it was not well received.

Framework municipal organization

Participation of involved citizens in projects of the municipality has developed tremendously. The municipality of Utrecht is leading on other municipalities on subjects as communication and participation. The organization of participatory projects is project-dependent and custom work. There are a number of guidelines known where the different participation levels are linked on. This makes it easier to set up a project with a particular level of participation.

Trends and current developments

The city of Utrecht is growing. The impact on the city is large. The old city center of Utrecht is slowly growing out of her Original center borders and reaches other surrounding streets. A location where the city is growing very fast is the Uithof. This kind of growth already took place in the past. The forecasts of now show an even larger growth of the city than in 1996. This shows the need for this redevelopment and the need to solve this problem better than before.

Casestudy

In the case study, three redevelopment cases were compared to the project; Voorstraat-Wittevrouwenstraat, Twijnstraat en Mariaplaats. The following topics have been discussed in each case: context, content, process. The different subjects were viewed from different angles. The different cases have similarities and differences in the three subjects. These similarities and differences have been collected and compared with a Multi Criteria Analysis. The outcome determined the most obvious participation level. Substantive criteria indicate that the project Mariaplaats most corresponds to the purpose and interests of the redevelopment of the Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. This analysis shows that the way of participation with a similar project, at the participationlevel of 'advising'. A form of a user survey, as was done in the Mariaplaats could also be used well in the project Burgemeester Reigerstraat and Nachtegaalstraat. This increases the chance of a good design for the Burgemeester Reigerstraat and Nachtegaalstraat.

Cohesion and interests

Nowadays, The municipal government isn't only the determining party. All actors within a project are depending on each other for the effectiveness of a project. In the project Redevelopment of the Burgemeester Reigerstraat and Nachtegaalstraat several actors have a role. In order to make it clear, a distinction has been made between internal and external actors. Each actor has selected what interests he has, whether he is positive or negative in relation to the goal of the project, what contribution he provides to the project and what influence he has in the project. By charting this, a diagram has been made using the factor C method. It is clear which actors have major interests and which strategy should be chosen to involve the actors better in the project. What stands out is the position of the Uithof in this analysis. It has been found that there has been minimal or no contact with the Uithof. Another thing that comes out this analysis is the role of passengers and the missing passages research. Passengers are for a big part the reason this redevelopment is needed. The actor tourism has never been involved in the project, but could play a major role in future events.

Recommendation

The recommendations are processual and substantive:
Other level of participation. Hereby, the participation level of 'consult' can now be higher. It is wise to involve the actors in a better way with the project. The actors who aren't involved in the project are: The Uithof and Tourism Utrecht. Conservation of a characteristic city. The streets have a characteristic background through their past and present participants. In order to maintain this, the design of the street will take into account these environmental factors and the stakeholders. Doing follow-up research. Also, a large part of these passages will consist of cycling

students from and to the Uithof. This group will still have to be approached and is not represented by the cyclist federation. Better documenting. It is important that a moment of evaluation and discussion is already taken during the project to gather the information in order to provide the necessary follow-up studies with sufficient information.

Results and conclusion

A story in the past of the area and forecasts also creates a connection with the original stakeholders and will provide a suitable design for this particular location. The application of the participation and communication pathways in this project is almost a project in itself. Based on the survey of willingness to think and work on the project, the interviews held and the findings in the various cases in the case study, it can be concluded that shaping the desired level of participation depends on the coherence between Process and content. What strikes is that important external actors with greater interests have a divided opinion about the project. In addition, the actor Utrecht Science Park (Uithof) has little or no influence on the project. In addition to the USP, the actor will also be involved in tourism. In addition to these answers, a number of other conclusions were drawn during the investigation. One of these conclusions is the limited capture of project data from the past.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	8
1.1 Achtergrond	8
1.2 Het plangebied	8
1.3 Doelstelling	8
1.4 Leeswijzer	9
2. Historische analyse	10
2.1 Het ontstaan van de straten	10
2.2 Uitbreiding en verstedelijking	11
2.3 De groei van het Utrecht Science Park (Uithof)	12
2.4 De laatste herinrichting: Het Experiment 'Fietsstraat'	14
3. Theoretisch kader	16
3.1 Totstandkoming participatie bij de gemeente Utrecht	16
3.2 De Utrechtse Participatiestandaard binnen de organisatie	18
3.3 Toelichting participatieladder bij de gemeente Utrecht	19
3.4 Kader voor participatie	21
3.5 Huidige vorm van participatie	22
4. Trends en hedendaagse ontwikkelingen	23
4.1 Ontwikkelingen stad en regio	23
4.2 Ontwikkeling Utrecht-centrum	24
4.3 Ontwikkeling Utrecht-oost	25
5. Casestudy	26
5.1 Case: Herinrichting Voorstraat en Wittevrouwenstraat	26
5.2 Case: Herinrichting Twijnstraat	28
5.3 Case: Herinrichting Mariaplaats	30
5.4 Multi Criteria Analyse	32
5.5 Toetsing betrokkenheid in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat	35
6. Verhoudingen en belangen	37
6.1 Inventarisatie van belangrijke actoren binnen het project	37
6.2 Analyseren van actoren	38
6.3 Strategie bepalen	41
6.4 Partijen betrekken bij participatie	43
7. Aanbevelingen	44
7.1 Procesmatige aanbevelingen:	44
7.2 Inhoudelijke aanbevelingen:	45
8. Conclusie en discussie	45
8.1 Conclusie	46
8.2 Discussie	47
9. Literatuurlijst	48
10. Bijlagen	50

gebied van binnenstedelijke ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen vragen om een locatiegerichte aanpak waar een aantal oplossingen voor te bedenken zijn. De volgende vragen staan centraal in dit onderzoek en worden gedurende het rapport beantwoord:

1. Wat is de ligging en context met het gebied?
2. Welke manier van participatie kan het best worden toegepast in het project van de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat?
3. Wat zijn de belangen en verhoudingen van de verschillende actoren bij de herontwikkeling van de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat?
4. Wat betekent de vorm van participatie dan voor de ruimtelijke opgaven bij de herinrichting?

1.4 Leeswijzer

Gedurende de verschillende hoofdstukken worden verschillende onderzoeksvragen beantwoord. Allereerst wordt in hoofdstuk twee inzicht gegeven in het verleden en de voorafgaande veranderingen in de twee straten. In hoofdstuk drie wordt het theoretisch kader toegelicht. In het theoretisch kader worden de vastgestelde normen voor participatietrajecten vanuit de gemeente Utrecht beschreven. Aan het eind van het hoofdstuk wordt een kader opgesteld dat als richtlijn dient bij de casestudy in hoofdstuk vijf. In hoofdstuk vier worden de trends en hedendaagse ontwikkelingen besproken om een beeld te krijgen bij de prognoses en noodzaak van het project. Drie casussen worden besproken in de casestudy in hoofdstuk vijf. Aan het eind van hoofdstuk vijf worden deze casussen met elkaar vergeleken en komen op deze manier de belangrijkste condities m.b.t. participatie naar boven die verder worden toegelicht. In hoofdstuk zes worden de verhoudingen en belangen van de verschillende actoren binnen het project verder uitgelicht. Er wordt aandacht besteed aan de belangen en invloeden waarbij ook strategieën worden geformuleerd. Deze strategieën helpen bij het verduidelijken van gemiste verbanden en mogelijkheden tot vervolgonderzoek. In hoofdstuk acht worden de aanbevelingen op basis van de eerder geconstateerde conclusies gedeeld. De aanbevelingen geven antwoorden op de vraag: Hoe kan doormiddel van communicatie- en participatietrajecten een goed ontwerp voor de Burgemeester Reiger- en Nachtegaalstraat worden gemaakt? Bij de conclusie en discussie wordt de uitvoering van het onderzoek en de mogelijkheid tot vervolgonderzoek besproken. Hoofdstuk negen betreft de literatuurlijst. In hoofdstuk tien zijn de bijlagen te vinden.

2. Historische analyse

2.1 Het ontstaan van de straten

De stad Utrecht wordt gekenmerkt door haar middeleeuwse karakter. Dit karakter en daarbij behorende binnenstad met haar singels behoort sinds 1975 tot het beschermd stadsgezicht van Utrecht. De Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat vallen daar nog net buiten.

Als we teruggaan naar de 17e eeuw zien we dat de Nachtegaalstraat is ontstaan uit een oude route tussen de tuinderijen aan de oostkant van de oude vestingstad Utrecht. Deze route verbond het oude kerkpad naar het oosten ook bekend als de Nicolaasweg met de Biltstraat dat in die tijd de belangrijkste verbinding was vanuit het oosten naar de oude Wittevrouwenpoort. Het verhaal gaat dat op de route tussen de tuinderijen door het bekende gezang van de nachtegaal de trommelvliezen deed strelen en waarschijnlijk heeft de straat zijn naam te danken aan de aanwezigheid van deze vogel. De route werd toentertijd 'Naegtegalensteechken' ook wel Nagtegalensteegje of Nachtegaalsteeg genoemd. Deze oude route had geen directe verbinding met de stad. Langs de Biltstraat en omliggende paden zijn nederzettingen gebouwd. Deze nederzettingen zijn kernen geworden die we vandaag de dag kennen als de wijk Buiten Wittevrouwen. (Blijstra, 1969)



Figuur 2.1 Stadsplattegrond van Utrecht, J.R. van Deventer (1569)

In 1636 werd de Maliebaan aangelegd. De aanleg van de Maliebaan zorgde ervoor dat de Nachtegaalsteeg een belangrijke verbinding werd tussen de Maliebaan en de stad. Aan de overzijde van de Maliebaan liepen ook drie stegen die Baanstegen werden genoemd. Een van deze drie Baanstegen lag recht tegenover de Nachtegaalsteeg, en ging later de Burgemeester Reigerstraat heten. De Baanstegen liepen dood op de Maliebaan.

2.2 Uitbreiding en verstedelijking

Toen in de 19^e eeuw uitbreiding van de stad mogelijk was, door de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de stadsmuren hun functie hadden verloren en werden afgebroken, werd de grond in Buiten Wittevrouwen door particulieren opgekocht en bebouwd. Bij de bebouwing werd langs de wegen geen rekening gehouden met een rechtlijnig stratenpatroon. Er werd een nieuwe brug aangelegd over de stadsbuitengracht waardoor de bebouwing nog verder toenam. De naam van de Nachtegaalsteeg veranderde in de Nachtegaalstraat en door de toegenomen bebouwing was het rechte trekken van de rooilijn nodig. In 1909 vond al een eerste verbreding van de straat plaats. Dit om het groeiende verkeer te faciliteren. Ook bij deze herinrichting werd de al bestaande structuur aangehouden wat heeft geresulteerd in een nog steeds zichtbaar onlogische opzet in de wijk. (Renes, 2005)

Aansluitend op de ontwikkelingen in de Nachtegaalstraat werd in 1912 de Baansteeg die in het verlengde van de Nachtegaalstraat lag, met inmiddels een oversteekplaats over het spoor van de aangelegde Oosterspoorbaan, doorgetrokken naar het Wilhelminapark en omgedoopt in Burgemeester Reigerstraat. Door de belangrijke verbinding van de straten wilden ondernemers zich hier vestigen.

In het jaar 1925 zijn de wijken Buiten Wittevrouwen en Oudwijk inmiddels ontwikkeld tot volwaardige stadswijken die beiden worden gekenmerkt door verschillende soorten bouwstijlen. De Burgemeester Reigerstraat, het verlengde van de Nachtegaalstraat, was toen nog een rustige straat in de buurt Oudwijk. Er liep een tramlijntje doorheen, zoals te zien in afbeelding 2.2, en de straat was vooral gericht op verkeer. Het tramlijntje liep ook door de Nachtegaalstraat. Tot de jaren '60 hebben de straten een onafgebroken ontwikkeling doorgemaakt en waren het voornamelijk kleinschalige buurtvoorzieningen die in de straten aanwezig waren. (R. E. de Bruin, 2000)



Figuur 2.2 De Burgemeester Reigerstraat, Het Utrechts Archief (1925)

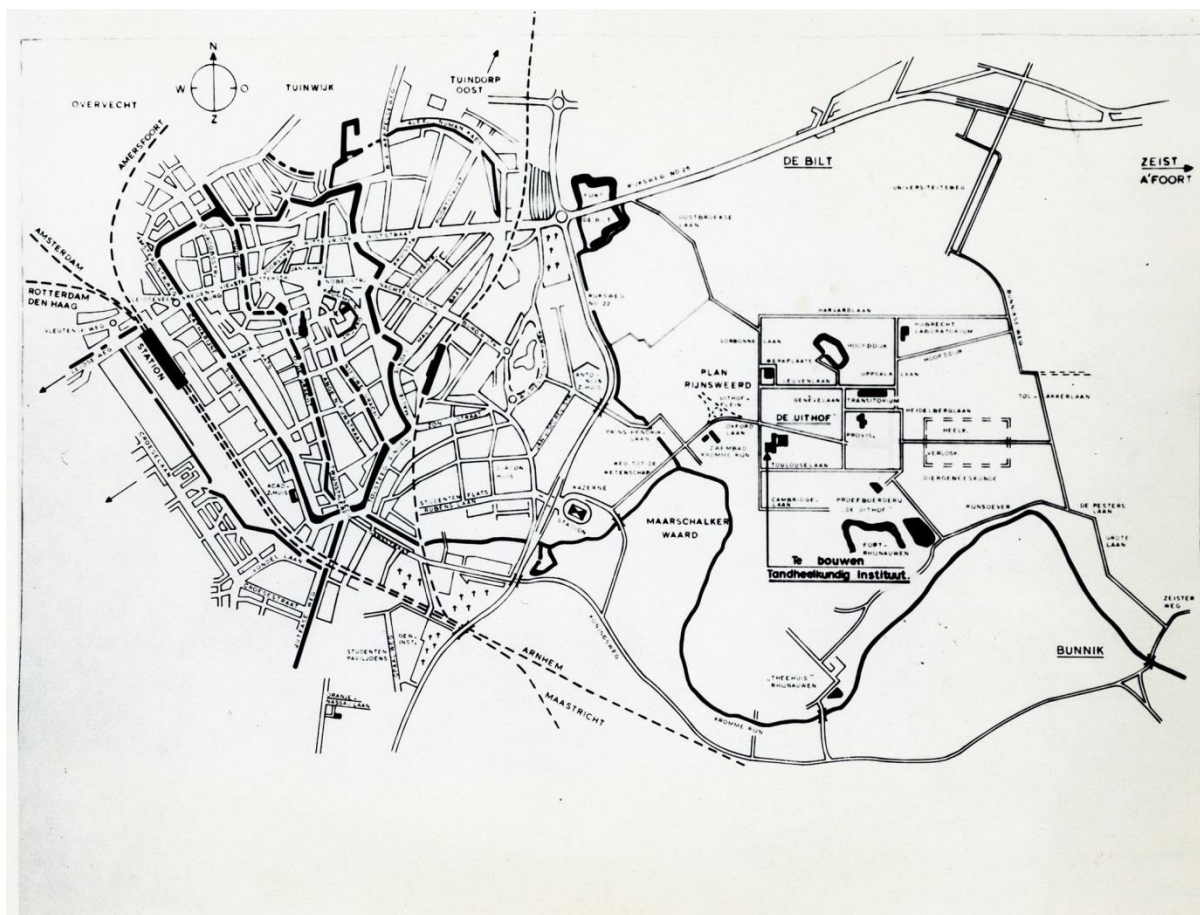
In 1967 lag er inmiddels een brede asfaltstrook waar alle weggebruikers samen gebruik van maakten. Een duidelijk onderscheid in gebruik van de rijbaan, doormiddel van bijvoorbeeld wegmarkeringen en/of verhogingen was niet aanwezig. De Maliebaankruising was toentertijd nog een kruispunt zonder verkeerslichten. Hier was een standaard voorrangregeling van kracht. De stad groeide en veranderde. Het verzorgingsgebied van beide straten breidde zich uit van alleen buurtfuncties naar stadsfuncties en groter. Er was vraag naar uitbreidingen en de verouderde panden hadden een beperkte capaciteit waardoor veel instellingen nieuwe locaties zochten om uit te kunnen breiden. (Visser, 2001)



Figuur 2.3 De Burgemeester Reigerstraat, Het Utrechts Archief (01-01-1967)

2.3 De groei van het Utrecht Science Park (Uithof)

Niet alleen het aanbod en de functies in deze straten veranderden, maar ook instellingen die ook vandaag de dag nog van grote invloed zijn op de straten zoals de Universiteit Utrecht hadden een zichtbare positie in de straat. Toen het universiteitsbestuur van de Universiteit Utrecht een nieuwe locatie zocht binnen de gemeente om een aantal van haar groeiende faculteiten te huisvesten werd uiteindelijk het terrein aan de oostkant van de stad, ongeveer 1,7 kilometer verwijderd van de Burgemeester Reigerstraat, aangewezen. Dit is wat we vandaag de dag kennen als de Uithof (Zie afbeelding 2.4). Het enige probleem met deze locatie was de aanwezigheid van een aantal verdedigingswerken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie waardoor het gebied niet bebouwd mocht worden. Nadat in 1951 de Kringenwet werd opgeheven, werden door de universiteit plannen gemaakt om als eerst de faculteit diergeneeskunde naar de Uithof te verplaatsen. De verhuizing van het grootste deel van de faculteiten vond uiteindelijk plaats tussen 1967 en 1988.



Figuur 2.4 Plan uitbreiding Uithof in 1962, Het Utrechts Archief (1962)

De groei van de stad bleef de daar op volgende jaren doorzetten. Daarnaast besloot de Universiteit steeds meer faculteiten en takken te huisvesten op de Uithof. Door stadsuitbreidingen en woningbouwprojecten bleef de druk op de verkeersaders in en rond Utrecht toenemen. Ook op de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat nam hierdoor de drukte toe (mede vanwege de nieuwe locatie voor de universiteit). De straten werden heringericht om de groeiende stroom fietsers goed op te kunnen vangen. In de Nachtegaalstraat werden vrij liggende fietspaden aangelegd en in de Burgemeester Reigerstraat werd in 1996 het veelbesproken experiment 'fietsstraat' na een besluit door de raad geïntroduceerd. Hiervoor moesten aanpassingen aan de straat worden gedaan en moest de straat grotendeels worden heringericht. De Nachtegaalstraat kwam niet in aanmerking voor het experiment omdat hier de vrij liggende fietspaden al waren aangelegd.

2.4 De laatste herinrichting: Het Experiment 'Fietsstraat'

Van de grote ingreep in 1995 waarbij in de Nachtegaalstraat vrij liggende fietspaden werden aangelegd en de ingreep in 1996 waarbij de Burgemeester Reigerstraat tot fietsstraat werd omgebouwd zijn erg weinig resultaten en documenten te vinden. De documenten van het project zijn niet meer te achterhalen. Ook de meeste medewerkers die toentertijd aan het project hebben gewerkt zijn niet meer in dienst en ook binnen de gemeentelijke organisatie niet meer in beeld. Behalve de toenmalig wethouder Hugo van der Steen die ook beschikbaar was om zijn ervaring en informatie te delen zoals hij dit ook gedaan heeft in de vorm van een interview.

Hugo van der Steenhoven was wethouder bij de gemeente Utrecht ten tijde van herinrichtingen in de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat. De herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat werd uitgevoerd vanwege de noodzaak om grondig onderhoud te plegen en een veranderend gebruik van de straat. De problematiek en keuzes van tegenwoordig hebben overigens een heleboel overeenkomsten met de problematiek en keuzes in het verleden. Daarnaast is bijvoorbeeld de samenstelling van het collegebestuur bijna gelijk (links: Groenlinks nu en SP toen). Ook zijn er overeenkomsten in de groei prognoses. Ook is het aantal verschillende vervoersmodaliteiten toegenomen.

In 1996 werd de fiets in heel Nederland ook belangrijker en moest er ruimte worden gemaakt voor dit vervoermiddel. In Utrecht was er was een stijgende lijn van mensen die zich verplaatsten op de fiets. Een traject waar dit sterk toenam en in de toekomst volgens prognoses nog verder zou toenemen was tussen het centrum en de Uithof waardoor de Nachtegaalstraat en voornamelijk de Burgemeester Reigerstraat een sterke groei in fietsmobiliteit voorzagen. In 1996 was participatie echter nog niet iets waar veel op werd ingezet, werden projecten voornamelijk door de gemeentelijke organisatie gestart en werden besluiten gemaakt zonder alle actoren een even groot aandeel in het plan te laten hebben.

Waar ging het mis?

Het woord fietsstraat zet nog steeds bij een hele grote groep mensen kwaad bloed. Waar ging het mis in het verleden? Dat is een nog steeds onbeantwoorde vraag. Een groep betrokkenen heeft bepaalde ideeën over het mislukken van het experiment. Deze zijn beschreven in het diepte-interview met ondernemers. Volgens bestuurlijke bronnen werd dit veroorzaakt door een aantal andere factoren. Er werd een inspraakavond georganiseerd om het planvoorstel voor het experiment met de fietsstraat aan de betrokkenen voor te leggen. Deze inspraakavond was ter verduidelijking van de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen waar de gemeente achter stond. De betrokkenen die aanwezig waren bij deze avond werden bestookt met een heel technisch verhaal door een verkeerskundige die zelf achter het plan van de fietsstraat stond. Toen de betrokkenen met een aantal opmerkingen kwamen en zelf ideeën aandroegen is daar te weinig mee gedaan. De input vanuit de betrokkenen is wel bestudeerd maar er is nooit een duidelijke terugkoppeling geweest waarom deze ideeën bijvoorbeeld niet voldeden aan het plan. *'Voor de betrokkenen was het meedenken van de gemeente niet duidelijk'.*

Door het gebrek aan feedback naar de betrokkenen toe werd het idee geschetst dat het experiment door de gemeente koste wat het kost moest plaatsvinden. Dit viel uiteraard niet in goede aarde bij de betrokkenen en zo werd alles wat te maken had met de herinrichting per definitie als 'verkeerd' beschouwd. Zo werden bijvoorbeeld de werkzaamheden als zeer vervelend ervaren, waarschijnlijk omdat er al een grijze tint aan het hele project zat.

Er zijn een heleboel dingen goed gegaan in het project. De keuze om een verkeerskundige met een sterke mening voor een bepaald structuur type de inspraakavond laten leiden is niet erg handig geweest. Hierdoor ontstond er een kloof tussen gemeente en betrokkenen waardoor ze eerder tegenstanders leken dan partners. Tegenwoordig probeert de gemeente betrokkenen juist te zien als partners en dat is positief. Daardoor wordt het meedenken van de gemeente

geapprecieerd en wordt het draagvlak onder betrokkenen vergroot. Het doordrukken of de schijn van doordrukken van eigen gemaakte plannen kan voor een hoop weerstand zorgen. Ook zouden meerdere sessies en gesprekken kunnen zorgen voor meer draagvlak. Hierbij kan worden gedacht aan gesprekken met bepaalde groepen die nog over bepaalde punten twijfelen. *‘Je zult nooit iedereen kunnen overtuigen van je plan, maar je wilt dat het plan zo breed mogelijk wordt gedragen’.*

Het experiment van de fietsstraat is zoals de video analyse ¹laat zien niet in zijn geheel geflopt. Metingen laten namelijk zien dat de verkeersveiligheid in zijn geheel leek te zijn toegenomen. Er was een aantal kleine verbeterpunten op het ontwerp van de fietsstraat. Een van deze verbeterpunten was de middengeleider die de rijbaan in tweeën splitst. Deze geleider was aangelegd om het inhalen van gemotoriseerd verkeer te voorkomen, maar zorgde in de praktijk voor een hoop onnodige opstoppen en een aantal gevaarlijke situaties. Deze middengeleider is na een tijd ook weer verwijderd om dit probleem te verhelpen. Het verwijderen van de middengeleider heeft een positief effect gehad op doorstroming in de straat. (Steenhoven, 2017)

Naast de toenmalige wethouder zijn er nog aantal andere bronnen die nog geraadpleegd kunnen worden. Deze bronnen bestaan uit de ervaringen van ondernemers en bewoners ten tijde van de herinrichtingen van 1995 en 1996 in de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat. Deze zijn te vinden in interview met ondernemers en bewoners in bijlage 1.

Conclusie:

De Burgemeester Reigerstraat vervult verschillende functies. Om te beginnen is deze straat een drukke ader in het hoofdwegennet van de stad Utrecht. Er is veel auto-, bus- en fietsverkeer. Het toegenomen fietsverkeer kwam voornamelijk door de groeiende Uithof. Bovendien functioneerde de Burgemeester Reigerstraat naast regio- ook als buurtwinkelcentrum. De bevoorrading van deze winkels brengt tot op de dag van vandaag de nodige laad- en losvoertuigen met zich mee.

Na de bekendmaking en start van het experiment van de fietsstraat kwam er veel weerstand vanuit ondernemers en bewoners. Ondanks de redelijk goede resultaten van de (video)toetsingen (in bijlage 2), die in 1997 hebben plaatsgevonden (Schagen, 1997), werd het plan met de grond gelijk gemaakt. De oorzaak hiervoor ligt in verschillende componenten van het project. Op het gebied van het planproces had de eerste bijeenkomst nooit door een technisch ingestelde verkeersdeskundige gehouden moeten worden. Daarnaast hadden meer en directere gesprekken met betrokkenen waarschijnlijk geleid tot een breder begrip en draagvlak voor de herinrichting. Het meedenken van de gemeente was niet duidelijk waardoor het leek alsof de gemeente alleen oog had voor haar eigen visie en doelstellingen. Op ontwerpgebied was er te weinig geluisterd naar de betrokkenen zoals te concluderen uit het bewoners en ondernemers interview in bijlage 1. De middengeleider was vanwege de drukte een minder handige keuze waar tot op heden nog steeds aan wordt gerefereerd als een grote mislukking in het toenmalig ontwerp van de straat. Ook heeft de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat geleid tot een aantal missers op esthetisch gebied. Op het gebied van uitvoering zien we de langdurige werkzaamheden aan de straat waardoor de kleinschalige ondernemingen maar net het hoofd boven water konden houden. Ook blijkt uit het bewoners en ondernemers interview (bijlage 1) dat de aanwezige karakteristieke kenmerken van deze oude straten door veel mensen erg wordt gewaardeerd.

¹ Video analyse van de fietsstraat te vinden in bijlage 2

3. Theoretisch kader

Door de ervaring van het mislukken van de participatie is duidelijk geworden dat het zeer belangrijk is dat bij een volgende herinrichting genoeg draagvlak wordt gecreëerd en dat de noodzaak van de herinrichting voor alle betrokkenen duidelijk wordt. Eén van de belangrijkste onderdelen voor het zorgen van voldoende draagvlak is duidelijke communicatie en participatie in een project. Ook op politiek niveau is het verkrijgen van voldoende draagvlak voor keuzes en projecten een steeds belangrijker component van het bestuurlijk stelsel en zal dit steeds belangrijker worden in de definitieve besluitvorming.

3.1 Totstandkoming participatie bij de gemeente Utrecht

Participatie en communicatie met burgers en belanghebbenden is niet van alle tijden. Participatie kent een lang verleden met verschillende fases, daarom spreekt men vaak van verschillende generaties. Er is een verandering gaande van een representatieve democratie naar een participatieve democratie. Van een overheid waar de democratisch verkozen bewindslieden de macht krijgen tot handelen, naar een democratie waar participatie centraal staat en waar burgers en belanghebbenden de mogelijkheid krijgen tot richting geven aan besluiten en zelfs mogelijk kunnen meebeslissen. Er zijn drie generaties te onderscheiden in deze ontwikkeling: Een inspraakdemocratie in de jaren '70, een interactieve democratie in de jaren '90, en een directe democratie vanaf het jaar 2000. (Sofie Verhoeven, 2008)

Lange tijd, tot aan de jaren '70, was er sprake van een top-down beleid. Dit hield in dat besluiten en ideeën van bovenaf werden bedacht en uitgevoerd. Als er bij de afsluiting en oplevering van projecten onvolmaaktheden en/of problemen werden geconstateerd, moesten deze snel weer worden aangepakt of leidde dit tot protesten van belanghebbenden. Het draagvlak voor deze vorm van besturen kon niet goed in kaart worden gebracht en was vaak klein. De kracht van een traditioneel top-downbestuur zit in de sterke verhoudingen tussen burger en overheid en publieke en private partijen. Alles was centraal geregeld en er was een duidelijke netwerkafstemming en regievoering. (Democratie, 2009)

Het top-down beleid maakte in de jaren '70 plaats voor een zogeheten 'inspraakdemocratie'. Deze inspraakdemocratie wordt gekenmerkt door een bestuur wat nog wel het initiatief moet tonen en waar de burger zijn mening over mag geven. Inspraak vindt plaats door middel van een extra vorm van informatieverschaffing en het kenbaar maken van bepaalde problemen en maatschappelijke kwesties waar het lokale bestuur voorstellen voor heeft uitgewerkt.

In de jaren '90 vormt zich de interactieve democratie. Hierbij liggen de initiatieven nog bij het bestuur maar mag de burger vooraf meedenken en iets vinden van de doelstellingen en opgestelde ambities. De burger heeft hier niet de mogelijkheid om deze doelstellingen en ambities af te schieten en/of op te schorten. (vzw, sd)

Vanaf het jaar 2000 was er een duidelijke verschuiving te zien richting de directe democratie. De overheid heeft in plaats van een leiderschapsrol nu een faciliterende functie op het gebied van burgerinitiatieven. Burgers kunnen helpen bij het oriënteren op beleidsbeslissingen en hebben het recht zich uit te spreken over bepaalde besluiten. De bestuurlijke agenda staat hierbij niet centraal. Uitgangspunten en eindresultaten zijn niet vooraf vastgesteld. Het is belangrijk dat burgerinitiatieven hierbij ook de ruimte krijgen. Het resultaat van al deze initiatieven is hetzelfde: geïnteresseerden zijn meer toegewijd aan buurtprojecten, vinden de kwaliteit van buurtvoorzieningen belangrijk, weten eerder wat er speelt en zoeken elkaar sneller op als dit nodig is. Het is de bedoeling dat de mensen die samen deze buurtinitiatieven beginnen door de

overheid worden gesteund en worden beloond. De overheid zal in eerder een partner moeten zijn. De burgers krijgen meer zeggenschap over publieke voorzieningen en krijgen de kans om met professionals mee te denken. (Samsom, 2016) Inmiddels heeft ook social media zijn intrede gemaakt wat er deels voor heeft gezorgd dat de rol van de traditionele wijkorganisaties is veranderd.

Deze nieuwe opkomende vormen van participatie vragen nogal wat van de flexibiliteit binnen gemeenteland. Wat betekenen deze veranderingen voor lokale overheden? De lokale overheden zijn continu in ontwikkeling en willen ook hierbij een grote stap zetten richting een meer faciliterende rol. Om deze overgang vloeiend en met de juiste snelheid te laten verlopen is bij de gemeente Utrecht gekozen voor een nieuwe weg in participatiebeleid. Dit participatiebeleid is opgesteld omdat het college het nut en de noodzaak inziet van ondersteuning en betrekken van initiatiefnemers, bewoners, ondernemers en professionals. De gemeenteraad heeft in april 2010 ingestemd met de Utrechtse Participatiestandaard². Deze standaard is voortgekomen uit verschillende moties van de gemeenteraad. De Utrechtse Participatiestandaard bestaat uit vijf stappen, namelijk:

1. Het maken van een krachtenveldanalyse
2. Bepalen van het niveau van participatie
3. Bepalen van actoren met een kernboodschap
4. Maken van een kalender
5. Bepalen van participatiemiddelen

Participatie gebeurt volgens de Participatiestandaard in een zo vroeg mogelijk stadium. De inspraakprocedure is de laatste periode waarin eenieder, die het niet of wel eens is met de voorgenomen ontwikkeling, voor de laatste keer de gelegenheid krijgt om zich uit te spreken over een bepaald plan. De inspraakprocedure verloopt volgens de wettelijk vastgestelde bepalingen en als de wet hiertoe niet verplicht, volgens de procedure beschreven in de Utrechtse Participatiestandaard.

De Utrechtse Participatiestandaard is een leidraad waar een goede richting wordt meegegeven. Als de participatiestandaard door iedereen wordt gebruikt, kan verwarring en willekeur voorkomen worden. Daarnaast stuurt de standaard op het vroegtijdig betrekken van bewoners en andere belanghebbenden en een ander niveau van participeren. (<https://www.utrecht.nl/>) Voor belanghebbenden geldt vaak dat hoe eerder ze betrokken en serieus genomen worden, hoe meer hun inbreng oplevert. Dit is logisch door deelname aan het begin van de trajecten belanghebbenden door middel van hun eigen inbreng en rol in het geheel gestimuleerd worden om constructief bij te blijven dragen. Zoals eerder genoemd bestaat de Utrechtse Participatiestandaard uit vijf stappen. Deze vijf stappen zijn de basis voor een goed participatietraject.

De eerste stap: Maak een Krachtenveldanalyse. Een krachtenveldanalyse is noodzakelijk voor elk project of beleidsontwikkeling. In deze analyse worden alle belanghebbenden geïnventariseerd en worden hun belangen, invloed, mening en de mate van belangrijk zijn voor het realiseren van het project naast elkaar gezet. Hierbij worden kennis en adviezen verzameld en worden contacten aangehaald. Een krachtenveldanalyse kan bestaan uit een interne- en een externe

² De Utrechtse Participatiestandaard is een specifieke werkwijze voor ambtenaren om betrokkenen bij beleid en projecten te betrekken.

krachtenveldanalyse. Het externe krachtenveld bestaat vaak uit een aantal van deze belanghebbenden; bewoners, ondernemers, omwonenden, studenten, projectontwikkelaars, maatschappelijke ontwikkelaars.. Bij een interne krachtenveldanalyse worden belanghebbenden van de gemeentelijke organisatie zelf in het krachtenveld geplaatst en kunnen waar nodig aanpassingen plaatsvinden op basis van organisatie en/of belangen. (Gemeente Utrecht)

De tweede stap is het bepalen van het niveau van participatie. Bij het (globaal) bepalen van het participatieniveau voor een project of beleidsontwikkeling wordt inhoudelijk gekeken naar de opgave, de tijdsdruk, de locatie en omgeving. Dit zijn factoren waarmee de keuze voor een bepaald traject wordt gemaakt. Die trajecten zijn onderverdeeld in vier verschillende richtingen of 'treden'. Zo is de participatieladder tot stand gekomen. De vier treden van de participatieladder zijn: informeren, raadplegen, adviseren en co-produceren.

Als stap twee is afgerond en er is een bepaald traject betreffende participatie gekozen, wordt aan de hand van de eerder opgestelde krachtenveldanalyse een selectie gemaakt van actoren. De selectie volgt uit de uitkomst van een krachtenveldanalyse. Het eerder bepaalde participatieniveau wordt aangehouden, maar er mag voor een specifieke doelgroep een bepaalde mate van invloed worden vastgesteld wat zorgt voor een onderling verschil met de overige actoren in het project. Zo kan bijvoorbeeld bij een bepaalde actor om een advies worden gevraagd ondanks dat het participatieniveau 'raadplegen' is. Als laatste zal per actor een kernboodschap moeten worden geformuleerd.

De volgende stap is het maken van een kalender. Er zal een planning moeten worden gemaakt voor de verschillende fasen uit het project. Bewoners en belanghebbenden wordt om input gevraagd op het moment dat hun inbreng nog de grootste bijdrage aan het project kan leveren. Er zit verschil in het 'kunnen participeren' per fase. De fases bestaan uit de initiatieffase, definitiefase, ontwerpfasen, voorbereidingsfase en de uitvoering((s)fase). Het moet duidelijk zijn in welke fase het project zich bevindt. Vooraf kan worden besloten of inspraak, wanneer niet wettelijk verplicht, gewenst is. (Gemeente Utrecht)

Tot slot wordt bepaald welke participatiemiddelen kunnen worden ingezet en welke methodes daarvoor kunnen worden gebruikt. Er zijn traditionele middelen, zoals klankbordgroepen, consultatieavonden en wijkberichten om in te zetten, maar om het laagdrempelig te houden kan ook worden gekozen voor innovatievere manieren zoals online-enquêteering of online discussies. Hiermee wordt ook een bredere doelgroep bereikt en dat kan voor een hogere opbrengst zorgen. (<https://www.utrecht.nl/>)

3.2 De Utrechtse Participatiestandaard binnen de organisatie

De Utrechtse Participatiestandaard heeft een aantal werkafspraken om alles zo goed mogelijk binnen de organisatie te laten landen en de ongelijkheden tussen verschillende projecten weg te nemen. Om te beginnen zal voor ieder raadsvoorstel en bestuursadvies een participatieparagraaf moeten worden toegevoegd. In deze paragraaf komt naar voren wat de voornemens en/of resultaten zijn op het gebied van participatie.

Bij ieder begin van een project of een beleidsontwikkeling wordt een participatie- en communicatieparagraaf of een inspraakparagraaf opgesteld. Hierin komen een aantal zaken naar voren, namelijk;

- De belanghebbenden van het project en/of beleidsontwikkeling,
- Het participatieniveau,
- De wettelijke status op het gebied van inspraak, en of er voor inspraak wordt gekozen,

- De vorm waarin een participatie- en communicatieplan wordt opgesteld (wie, hoe, wanneer),
- Advies vanuit het wijkbureau.

Na het opstellen en vaststellen van het startdocument moet een participatie- en communicatieplan worden gemaakt. Dat document moet bestaan uit de volgende punten:

- De resultaten van een krachtenveldanalyse
- De kalender met daarin zowel de participatie en communicatie richting de bewoners/belanghebbenden als de officiële inspraakprocedure en beslismomenten
- De budgettering,
- De verschillende actoren.

Per actor en fase worden daaraan toegevoegd: De middelen, de kernboodschap, de doelstellingen en het participatieniveau. In het vervolg van het project zal bij elke start van een nieuwe fase moeten worden nagegaan of omvorming van het participatie- en communicatieplan nodig is. Een voorbeeld van een mogelijke aanleiding van omvorming is het bekend worden van nieuwe actoren. In dat geval moet ook een nieuwe krachtenveldanalyse worden gestart. Bij grote bijeenkomsten en bij schriftelijke communicatie is het van belang dat inzichtelijk wordt gemaakt welke participatie- en besluitvormingsmomenten al hebben plaatsgevonden en wat er in de toekomst nog staat te gebeuren. Dit wordt ook wel de participatiebijsluiter of inspraakbijsluiter genoemd. (<http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/>, sd)

3.3 Toelichting participatieladder bij de gemeente Utrecht

De eerder genoemde participatieniveaus zijn een zeer belangrijk element in de Utrechtse Participatiestandaard. Bewoners en wijkraden willen steeds meer betrokken worden bij projecten en ontwikkelingen. Er wordt voor ieder plan verwacht dat er goed gecommuniceerd wordt met bewoners en andere belanghebbenden, maar niet voor ieder project is hetzelfde niveau van participatie nuttig. Als er maar van één niveau van participatie wordt uitgegaan kan dit onnodige vertragingen opleveren voor projecten, wat ook weer een negatief effect heeft op de omgeving ondanks dat bewoners en belanghebbenden voldoende zijn betrokken. Daarom is het van belang dat er vooraf een juiste vorm van participatie wordt gekozen en deze efficiënt wordt ingezet.

Er worden door de Utrechtse Participatie standaard vier participatieniveaus onderscheiden: informeren, raadplegen, adviseren en co-produceren. Deze vier niveaus hebben een verticale structuur welke vaak wordt afgebeeld in een trap-vorm. Dit onderscheid in niveaus wordt ook wel aangeduid als 'participatieladder'. Deze verschillende niveaus zullen hieronder kort worden toegelicht.



Figuur 3.1 Participatieladder, gemeente Utrecht (04-2010)

Het niveau 'Informereren' houdt in dat de gemeente zelf de agenda bepaalt en betrokkenen op de hoogte houdt. De plannen die door de gemeente worden opgesteld worden niet beperkt door invloeden van betrokkenen. De betrokkenen hebben geen directe inbreng in dit proces. Wel worden de betrokkenen geïnformeerd door middel van bijvoorbeeld informatieavonden, wijkberichten en een website. Eigenlijk is dit geen echte vorm van participatie.

Een 'traptrede' hoger is het niveau 'raadplegen'. Op dit niveau wordt de agenda ook gemaakt door de gemeente, maar worden betrokkenen gezien als gesprekpartners bij beleidsontwikkeling. Er worden plannen opgesteld en aangedragen waar de betrokkenen hun mening en inbreng over kunnen geven. Er worden ideeën en meningen geïnventariseerd maar deze zijn voor de gemeente niet bindend. De taak van de participant is in dit geval consulterend.

De volgende 'traptrede' betreft 'adviseren'. Ook hier bepaalt de gemeente de agenda, maar kunnen door betrokkenen problemen en oplossingen worden aangedragen. De ideeën en oplossingen die worden aangedragen zijn erg belangrijk bij de ontwikkeling van beleid. Ook kan er een plan worden aangedragen dat afwijkt van het plan van de gemeente of de projectontwikkelaar. De gemeente moet in eerste instantie gehoor geven aan de aangedragen ideeën en/of plannen. Als de gemeente hiervan wilt afwijken, moeten zij dit beargumenteerd doen. Hierin is de rol van de participant adviseur.

Wanneer binnen de Utrechtse gemeentelijke organisatie zal worden gekozen voor de meest participerende procesvorm zal de hoogste 'traptrede' op de participatieladder het uitgangspunt zijn. Deze hoogste vorm betreft: 'Coproduceren'. De agenda wordt door gemeente en betrokkenen samen bepaald en zij zoeken beide naar oplossingen. Betrokkenen zitten vaak al vanaf het begin aan tafel om invloed uit te oefenen op het proces, dit wordt ook wel 'open planproces' genoemd. Hierbij wordt door betrokkenen ook meegedacht aan plannen, ontwerpen of andere uitgangspunten. De gemeente is bij deze vorm van participatie gebonden aan de aangedragen oplossingen door betrokkenen en dient deze mee te nemen in haar besluitvorming. Hierin is de rol van de participant samenwerkingspartner. (Gemeente Utrecht)

Een (vijfde) vorm die niet in de Utrechtse Participatiestandaard beschreven staat maar die mogelijk een 'hogere' vorm van participatie is, is 'meebeslissen'. Meebeslissen houdt in dat betrokkenen mede in staat worden gesteld een besluit goed of af te keuren. In dit geval zal de gemeentelijke organisatie van begin tot eind een samenwerkingsverband aan gaan met betrokkenen. Ook verandert de rol van de ambtelijke organisatie langzaam in een adviserende rol. In dit geval moeten betrokkenen vooraf goed zijn geïnformeerd welke invloed zij hebben en welke randvoorwaarden het project heeft. Ook moet de doelstelling duidelijk zijn vastgelegd. Deze vorm van participatie zal eerder worden gebruikt bij kleinschalige/tijdelijke ingrepen. (movisie, sd)

3.4 Kader voor participatie

In het theoretisch kader zijn de condities voor burgerparticipatie binnen de gemeentelijke organisatie weergegeven. De condities die een belangrijke rol spelen bij participatie zijn: Context, inhoud en proces. Het is niet duidelijk of deze condities allemaal evenveel invloed hebben en of er geen bepalende condities ontbreken voor het vormgeven van de basis voor deze participatietrajecten. Om inzicht te krijgen welke condities bepalend zijn voor een project is een kader opgesteld. Voor het opstellen van dit kader zijn eerst een aantal vragen geformuleerd om tot een reëel beeld te komen: Waar ligt het belang, stad of buurt? Wat is het effect op de leefbaarheid? Is er kennis, input en ervaring nodig vanuit betrokkenen? Is er ruimte om het plan te beïnvloeden? Zijn er beperkende factoren?

Hiermee is een kader ontstaan waarmee globaal kan worden gekeken, door middel van welke eisen een niveau van participatie kan worden toegepast. Deze opgestelde matrix is gemakkelijk toe te passen voor ieder project of iedere beleidsontwikkeling. Deze eisen zullen sturend zijn voor de casestudy in hoofdstuk zes.

A	Waar ligt het belang: buurt												
B	Effect op leefbaarheid en veiligheid?	groot	groot	groot	groot	groot	groot	klein	klein	klein	klein	klein	klein
C	Input kennis en ervaring nodig?	ja	ja	nee	nee	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee
D	Beïnvloedingsruimte	ja	ja	ja	nee	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ja	nee
E	Beperkende factoren	ja	nee	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	nee	nee
	Advies niveau participatie	3	4	3	2	3	2	3	4	2	1	3	1

A	Waar ligt het belang: stad												
B	Effect op leefbaarheid en veiligheid?	groot	groot	groot	groot	groot	groot	klein	klein	klein	klein	klein	klein
C	Input kennis en ervaring nodig?	ja	ja	nee	nee	nee	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee
D	Beïnvloedingsruimte	ja	ja	ja	nee	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ja	nee
E	Beperkende factoren	ja	nee	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	nee	nee
	Advies niveau participatie	3	4	3	1	2	1	2	3	2	1	2	1

Figuur 3.2 Participatie kader, gemeente Utrecht (04–2010)

3.5 Huidige vorm van participatie

De officiële start van het project is begonnen met een 'Startdocument Herinrichting Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat'. Hierin staat beschreven wat de uitgangspunten in hoofdlijnen voor het project zijn. Deze hoofdlijnen zijn erg abstract zodat men alle opties open kan houden en niets op voorhand wordt belemmerd. De doelstelling op het gebied van participatie is het actief betrekken van betrokkenen en belanghebbenden in het gehele traject. Vooraf is bepaald dat er minimaal drie bijeenkomsten zullen plaatsvinden om alle partijen met elkaar in gesprek te laten gaan. Allereerst wordt er een inspiratiesessie gehouden. Dit houdt in dat er toekomstgericht wordt nagedacht en welke ambities men heeft voor de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Daarna worden er tijdens een volgende bijeenkomst keuzes gemaakt tussen verschillende voorbeeldprojecten en beelden die passen bij een toekomstige uitwerking van beide straten. Op basis van deze keuzes komt men tot voorlopige ontwerpvarianten. De hierop volgende sessie wordt een aanzet gedaan om deze varianten om te zetten in een eerste ontwerp. Dit ontwerp wordt dan besproken en beoordeeld op kwaliteiten die overeen moeten komen met de eerder opgestelde ambities en toekomstbeelden.

Met de betrokkenen en belanghebbenden wordt afgestemd hoe en op welke manieren de participatie bij de vervolgtrajecten zal plaatsvinden. Naast bijeenkomsten worden mogelijkheden gezocht om op korte termijn op directe wijze informatie te delen. Dit kan mogelijk worden gemaakt door zichtbare informatiepunten op straat en bijvoorbeeld apps om reacties te verzamelen. Interviews maken ook deel uit van dit programma. Tevens is hiermee ook duidelijk op welke manier de gemeente een faciliterende rol kan spelen als het gaat om participatie.

De insteek die momenteel is gekozen voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat als deze wordt vergeleken met de participatieladder is 'raadplegen'. Er is nooit expliciet een uitgangspunt benoemd, maar als er wordt gekeken naar de positie van de betrokkenen en belanghebbenden dan komt dit participatieniveau het meest in de buurt. Dit niveau houdt in dat de agenda wordt gemaakt door de gemeente, maar dat betrokkenen worden gezien als gesprekpartners bij beleidsontwikkeling. Er worden plannen opgesteld en aangedragen waar de betrokkenen hun mening en inbreng over kunnen geven. Er worden ideeën en meningen geïnventariseerd maar deze zijn voor de gemeente niet bindend. De taak van de participant is in dit geval geconsulteerde.

4. Trends en hedendaagse ontwikkelingen

4.1 Ontwikkelingen stad en regio

Utrecht groeit, de cijfers liegen er niet om. De stad heeft de laatste jaren al een ontwikkeling doorgemaakt van 316.000 inwoners in 2012 naar 340.000 in 2017 en zal de komende jaren nog verder groeien. De prognose is dat Utrecht in 10 jaar tijd van 340.000 inwoners naar 400.000 inwoners groeit in 2028. Deze datum is alweer bijgesteld omdat de groei sneller doorzet dan verwacht. Niet alleen de stad maar ook de regio groeit en is zeer geliefd. In de buurgemeentes stijgt het inwonertal de komende jaren ook fors.

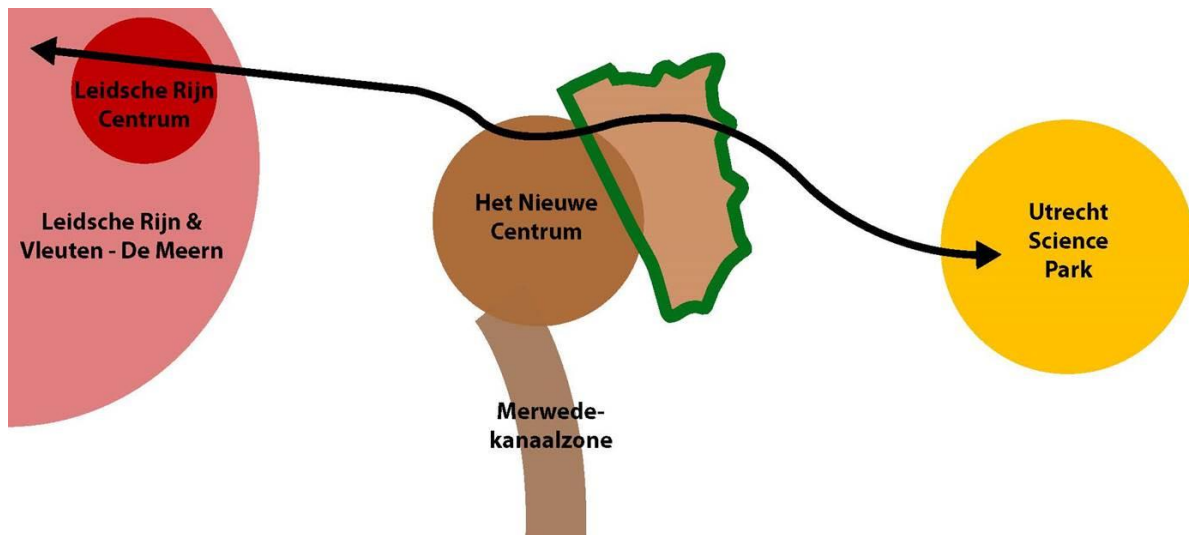


Figuur 4.1 Groei in stad en regio, Atlas regio Utrecht (2015)

De stad ontwikkelt zich op meerdere plaatsen en de belangrijkste groeikernen in de stad zijn in kaart gebracht. De groeikernen zijn Leidscherijn, Het Nieuwe Centrum en de Uithof. Zoals af te lezen in afbeelding 4.2 Ontwikkellocaties in Utrecht zorgt dit voor een enorme groei in mobiliteit op de verbindingen tussen deze kernen. Daar maken de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat deel van uit. Onderstaande cijfers geven een beeld van de enorme groei die de ontwikkelgebieden doormaken.

	Uithof / (USP)	Het Nieuwe Centrum	Leidscherijn
Inwoners van → naar	2800 → 5000	1000 → 17000	76000 → 103.500
Arbeidsplekken van → naar	21.000 → 30.000		
Werknemers van → naar		25.000 → 54.000	
Studenten van → naar	51.000 → 60.000		

Figuur 4.2 Tabel groeiprognozes op basis van Atlas regio Utrecht, Yassin Mokadmi (2017)



Figuur 4.2 Ontwikkellocaties in Utrecht, Atlas regio Utrecht (2015)

4.2 Ontwikkeling Utrecht-centrum

In het convenant³ opgesteld door de gemeente Utrecht en Centrum Management Utrecht (CMU) is een aantal uitgangspunten beschreven ter verbetering van de inrichting, het beheer en de vindbaarheid van Utrecht centrum. Aanleiding van dit convenant zijn de ontwikkelingen in het Utrechtse centrumgebied. Om te beginnen maakt het centrum de aankomende jaren een ingrijpende schaa sprong als economisch kerngebied. Dit geldt voor de binnenstad, het stationsgebied en de aangrenzende centrumdelen. Ook zal door de groei van het centrum de hoeveelheid banen nog verder toenemen. Het centrum is nu al een belangrijke banenmotor voor de stad met zo'n 50.000 banen. Het centrum is ook een belangrijke vestigingsfactor voor een groot aantal bedrijven. Dit is niet alleen te danken aan de status van het gebied, maar ook door de veelheid aan belangrijke culturele voorzieningen. Het uitgangspunt hierbij is wel dat er een goede balans blijft tussen wonen, werken en recreëren. Om deze schaalvergroting niet tot problemen te laten leiden zijn aanpassingen aan de huidige structuur nodig. Een andere ontwikkeling die zich voordoet, is de groeiende belangstelling van toeristen en zakelijke bezoekers. Deze zal de komende jaren nog sterk toenemen. Samen met de toenemende mobiliteit zorgt dat voor een nieuwe mix van meervoudige centrumfuncties ten opzichte van de huidige traditionele dominante winkelfunctie. Het aantrekken van nieuwe bezoekers is hoofdzaak en de verwachting hierbij is dat het aantal centrumbezoekers zal toenemen van zo'n 25 miljoen bezoekers in 2015 naar 40 miljoen in 2025. (gemeente Utrecht, 2016)

³ Convenant gemeente Utrecht en Centrummanagement Utrecht 'De Rode Loper uit', 2016 - 2020. Verbeteren van de inrichting, beheer en vindbaarheid van Utrecht centrum.

4.3 Ontwikkeling Utrecht-oost

Niet alleen andere delen van de stad en regio hebben invloed op de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat, ook het stadsdeel waar de straten in liggen maakt grote veranderingen door. Er is een aantal trends te benoemen die van grote invloed zijn op de openbare ruimte in het gebied. Een van deze trends is het groeiende aantal inwoners. Het ligt voor de hand om te denken dat het stadsdeel niet verder kan groeien omdat het al is volgebouwd, maar schijn bedriegt. Uit onderzoek van de gemeente Utrecht (Utrecht G., 2016) blijkt dat het stadsdeel oost met 6000 inwoners is gegroeid in de periode van 2001 tot 2016. Daarnaast is het opvallend dat in het stadsdeel een groei is van alleenstaanden. Vandaag de dag bestaat zo'n 50% van alle huishoudens uit alleenstaanden en zijn er sinds 2008 2600 alleenstaanden bijgekomen. Een andere opvallende trend, die weliswaar in de rest van de stad ook merkbaar is, is de afname van autobezitters in het stadsdeel. De mensen die niet in het bezit waren van een auto was in het jaar 2008 nog 33%, waar in 2015 al 43% van de mensen geen auto bezat. Dit zijn opvallende trends die een grote rol spelen in het toekomstig ruimte gebruik.

De Uithof of Utrecht Science Park (USP) is een buitenbuurt in wijk Oost en de studentencampus van Utrecht. Een aantal grote instellingen die te vinden zijn op de Uithof zijn de Universiteit Utrecht, de Hogeschool Utrecht en het Universitair Medisch Centrum Utrecht. In de sterke groei die de stad doormaakt is ook de Uithof één van de locaties waar grote ontwikkelingen plaatsvinden. De Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht concentreren grote delen van hun opleidingen op de Uithof, die voorheen over de stad verspreid waren. Daarnaast vinden er uitbreidingen plaats bij onderdelen van het Universitair Medisch Centrum Utrecht zoals het Prinses Maximacentrum. Tot slot is er ook steeds meer belangstelling vanuit de bedrijven sector. Zo verhuist het RIVM naar Utrecht en laat daar een groot pand bouwen met meerdere laboratoria. Door de groei van de Uithof zullen nog meer studenten en werknemers gebruik gaan maken van de verbindingen richting de Uithof. Een van die belangrijke verbindingen loopt over de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat.

Conclusie: De stad Utrecht groeit. De groei is merkbaar op verschillende vlakken en de impact is groot op de hele stad. Het centrum van Utrecht treedt langzaam buiten haar letterlijke voegen; de singels. Het centrum-winkelgebied trekt de omliggende stadsstraten in. Een locatie waar deze groei nog sterker is, is de Uithof. Het Universitair Medisch Centrum Utrecht breidt verder uit met een nieuw Prinses Maximacentrum en meer bedrijven met een wetenschappelijke achtergrond vestigen zich op de Uithof. Deze trends hebben zich in het verleden ook al voorgedaan, zoals te lezen in de historische analyse. Tot op heden is de Uithof nog niet voldoende betrokken bij het project, en dat terwijl de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat een van de belangrijkste fietsverbindingen tussen het centrum en de Uithof is. De prognoses van nu laten een nog grotere groei van de stad zien dan in 1996, wat de noodzaak van deze herontwikkeling benadrukt.

5. Casestudy

In dit hoofdstuk staan drie herinrichtingscasussen centraal: Voorstraat-Wittevrouwenstraat, Twijnstraat en Mariaplaats. De opbouw van deze casussen is gebaseerd op de eerder benoemde criteria en het opgestelde kader voor participatie in het theoretisch kader. Per casus worden de volgende onderwerpen besproken: context, inhoud, proces. Aan het eind van elke casus wordt gekeken naar de uitkomst in vergelijking met de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Er wordt bepaald wat de beweegredenen zijn voor een keuze van participatieniveau. De verschillende onderwerpen worden vanuit verschillende invalshoeken bekeken, namelijk; Voormalig wethouder, projectleider en communicatieadviseur.

5.1 Case: Herinrichting Voorstraat en Wittevrouwenstraat



Figuur 5.1 Voorstraat, gemeente Utrecht (2016)

De Voorstraat en Wittenvrouwenstraat vormen een doorgaande straat met veel winkel- en horecavoorzieningen in het centrum van Utrecht. Beide straten verbinden het centrum met Utrecht oost en zijn een belangrijke schakel in de verbinding met de Uithof. Deze verbinding bestaat uit de route Utrecht centraal station via Rijsweerd naar (Utrecht Science Park) de Uithof. Om de mobiliteitsgroei op te vangen en de verblijfskwaliteit te verbeteren is het project herinrichting Voorstraat en Wittevrouwen gestart.

De Wittevrouwenstraat is een eenrichtingsweg en een van de toegangen over de singel tot de Utrechtse binnenstad. De straat heeft aan één zijde een vrij liggend fietspad. De Voorstraat is een eenrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer dat gebruik maakt van de rijbaan. Voor fietsers en voetgangers is de straat in beide richtingen te gebruiken, waarvan een vrij liggende fietsstrook in de richting van de Wittevrouwenstraat (centrum uit). De andere richting moet gebruik maken van de rijbaan waar ook al het andere gemotoriseerd verkeer gebruik van maakt. De straat is ingericht op doorstroming van het verkeer maar hierdoor is de verblijfskwaliteit ondermaats. Net zoals in de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat vindt hier ook een mobiliteitsgroei plaats.

Het participatieniveau in dit project betreft coproduceren en adviseren bij het ontwikkelen van de visie. Belanghebbenden worden actief betrokken. De aanleiding voor deze vorm van participatie is onder andere de aanwezigheid van de initiatiefgroep Universiteitskwartier. Deze

initiatiefgroep bestaat voornamelijk uit ondernemers. De ondernemers willen graag een verbetering wat leidt tot een attractievere straat voor hun klanten en gasten. Een soortgelijke initiatiefgroep is in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat (nog) van geen sprake. Omdat het vraagstuk over de herinrichting erg complex is, wordt bij de definitieve besluitvorming na een fase niet gecoproduceerd maar geadviseerd. De betrokkenheid van het CMU (Centrum Management Utrecht) zorgt voor een duidelijke visie in hoofdlijnen. (Teeseling, 2017)

Overeenkomsten met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat:

- Beter faciliteren van doorgaand fietsverkeer
- Behoud van karakteristieke kenmerken in straatbeeld
- Meer ruimte voor de voetganger en een betere oversteekbaarheid van de straten
- Vergroten van de verblijfskwaliteit
- Heroverwegen auto parkeren i.r.t. openbare ruimte
- Heroverwegen bus route/busgrootte
- Heroverwegen bevoorrading
- Verbeteren fiets parkeren
- Heroverwegen verlichting
- Heroverwegen (auto)verkeersafwerking
- Belangrijke schakel in een van de fietstrajecten richting de Uithof

Verschillen met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat:

- Geen actiegroepje/ tegenstanders aanwezig
- Geen extra aandacht voor verbeteren economische vitaliteit
- Minder actoren aanwezig
- Initiatiefgroep aanwezig
- Sterk gedeelde visie in noodzaak en bijkomende gevolgen

Conclusies:

De meeste praktische problemen, ingrepen en doelstellingen komen overeen met de situatie in de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat. In dat opzicht zou voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat eenzelfde aanpak kunnen worden gehanteerd. Echter wordt in het geval van de Voorstraat en Wittevrouwenstraat de visie over de noodzaak en bijkomende veranderingen sterk gedeeld, wat in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat maar voor een aantal punten geldt. Daarnaast bevindt zich in de Wittevrouwenstraat en Voorstraat de initiatiefgroep Universiteitskwartier die zich positief inzet om de herinrichting tot een succes te maken. Deze groep neemt een aantal taken op zich en kan worden ingezet met de eigen kennis om zo samen met de gemeente tot een goed ontwerp te komen. Daarnaast heeft het project geen felle tegenstanders in de beginfase van het project die als doel hebben de herinrichting te dwarsbomen, zoals wel het geval is in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Hierdoor is het niveau van coproduceren en adviseren de juiste benadering voor het project herinrichting Wittevrouwenstraat en Voorstraat, maar wellicht niet voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat.

5.2 Case: Herinrichting Twijnstraat



Figuur 5.2 Twijnstraat, gemeente Utrecht (2017)

De Twijnstraat is een smalle straat voor voornamelijk bestemmingsverkeer en bezoekers van de stad Utrecht. De Twijnstraat loopt parallel aan de Oude gracht en begint bij de singel in het centrum van Utrecht. De Twijnstraat is samen met het Ledig erf een belangrijke toegangspoort van Utrechtse binnenstad. De straat heeft in het verleden grote veranderingen doorgemaakt, vooral op economisch vlak. De economische vitaliteit is voor de hele Utrechtse binnenstad van groot belang. Voor het begin van het project was de straat toe aan een kwaliteitsimpuls vanwege een rommelig straatbeeld en het ongebruiksvriendelijke karakter. Langzaam verkeer was ondergeschikt en het profiel voldeed niet meer aan de wensen van de huidige bewoners en ondernemers. Om de economische vitaliteit, veiligheid en de belevingswaarde niet in gevaar te brengen is het project herinrichting Twijnstraat gestart.

De Twijnstraat is een eenrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer waar het langzaam verkeer dominant is. De straat bestond voor de herinrichting uit een mix van verschillende soorten materialisering en miste een duidelijk onderscheid in beoogd gebruik. Door het opnieuw inrichten van de straat met een duidelijke structuuropbouw en het clusteren van bepaald gebruik, is de straat nu overzichtelijk geworden en komt de straat rustgevender over. Er is bij de herinrichting gebruik gemaakt van een vroegtijdige test en het behalen van een aantal quick-wins waardoor snelle resultaat behaald was. Een groot deel van de straat was ingericht met laad- en losplaatsen die onordelijk verspreid waren en vaak ook niet voldeden aan de juiste maten wat voor onveilige en onoverzichtelijke situaties zorgde. Met de herinrichting is voor clustering van de laad- en losplaatsen aan één zijde van de straat gekozen waardoor het overzichtelijker en veiliger is geworden. Op het gebied van parkeren is gekozen voor het opheffen van een aantal parkeerplaatsen waardoor er meer ruimte voor ander gebruik ontstond. Hierbij is uitgegaan van de bereidheid om 5 tot 10 minuten naar de parkeergelegenheid te willen lopen. De prognose op het gebied van langzaam verkeer was, dat deze nog verder zou toenemen in de toekomst door de inbreiding in het vlakbij gelegen Rotsoord en de ingebruikname van station Vaartscherijn. Dit komt overeen met de huidige problematiek en prognoses voor het langzaam verkeer in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat.

Het uitgangspunt op het gebied van participatie in de Twijnstraat was een open plan proces waarbij betrokkenen en belanghebbenden veel inspraak hadden en vanaf het begin bij het project werden betrokken. Er ontstond een initiatiefgroep van enthousiaste betrokkenen uit de straat. Deze initiatiefgroep bestond voornamelijk uit ondernemers uit de betreffende straat.

Deze initiatiefgroep sloot goed aan bij het idee van de gemeente om betrokkenen bij het project te betrekken. Daarnaast was het voornamelijk vanwege een ondernemersinitiatief dat de wens ontstond om de samenwerking in het project te stimuleren. Een soortgelijke initiatiefgroep is in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat (nog) niet aanwezig. Het proces betrof een vorm van coproduceren waar de onderhandelingen goed verliepen. Er werden voldoende informatieavonden gehouden en er werd vaker met bepaalde personen en partijen gesproken. Ook de aannemer had in dit project een extra taak, namelijk goed contact houden met de betrokkenen en altijd bereikbaar zijn voor eventuele vragen en opmerkingen. Echte problemen deden zich niet voor en uiteindelijk werd een totaalvisie door gemeente en betrokkenen gedeeld. Een kanttekening bij dit proces was dat vanuit de projectmanager (Maarten Hensbroek) de vraag ontstond, of bij deze intensieve samenwerking het eindresultaat daadwerkelijk beter was dan wanneer de gemeente eerder en vaker in het proces bepaalde knopen zou hebben doorgehakt die nu een hoop tijd en geld heeft gekost. De vraag is dan ook in hoeverre meer informatie leidt tot een beter resultaat. Voor de projectmanager zal in een toekomstig ander project een soortgelijke opgave procesmatig strakker worden georganiseerd. (Hensbroek, 2017)

Overeenkomsten met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat:

- Beter faciliteren van doorgaand fietsverkeer
- Behoud van karakteristieke kenmerken in straatbeeld
- Meer ruimte voor de voetganger en een betere oversteekbaarheid van de straten
- Vergroten van de verblijfskwaliteit
- Heroverwegen auto parkeren i.r.t. openbare ruimte
- Heroverwegen bevoorrading
- Verbeteren fiets parkeren

Verschillen met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat:

- Geen actiegroepje/ tegenstanders aanwezig
- Minder actoren aanwezig
- Initiatiefgroep aanwezig
- Geen buslijn aanwezig
- (auto)verkeersafwerking moet blijven zoals het is
- Maakt geen deel uit van fietsverkeerroute richting de Uithof

Conclusies:

Er is een aantal overeenkomsten tussen de projecten herinrichting Twijnstraat en de herinrichting Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Deze bestaan voornamelijk uit veranderende functies van de straten waarbij de economische vitaliteit kan worden opgeschroefd en de verblijfskwaliteit wel verbeterd kan worden. Daarnaast is het faciliteren van een groeiende stroom langzaam verkeer hier op beide plekken een must. Ook de karakteristieke structuur moet worden behouden (er vinden geen rigoureuze ingrepen in de bebouwing plaats). Daarnaast spelen ook een aantal zaken m.b.t. verplaatsing/verwijdering van autoparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen en fietsparkeerplaatsen. Het lijkt dat beide projecten meer gemeen hebben dan verschillen.

Echter bij het project herinrichting Twijnstraat is geen actiegroep aanwezig die veranderingen tegen wil gaan en er is zelfs een initiatiefgroep ontstaan tijdens het project wat een positief effect heeft gehad in de onderhandelingen met de gemeente. Dit zou dus ook een goed effect kunnen hebben op de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Een ander groot verschil tussen beide projecten is dat de Twijnstraat geen daadwerkelijke doorgaandeverkeersfunctie heeft en de Burgemeester Reiger- en Nachtegaalstraat waar bijvoorbeeld ook bussen doorheen rijden wel. Dit zorgt voor een extra opgave waar ook extra belangen een rol spelen. Ook de verkeersafwerking in de Twijnstraat stond niet ter discussie wat dan weer wel het geval is in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. De keuze om in de situatie van de Twijnstraat voor co-produceren te gaan is vanwege de initiatiefgroep, het

ontbreken van een actiegroep, de geplande ingrepen en de ervaring van de projectmanager logisch. Voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat zal dit niveau van participatie zorgen voor een aantal bijkomende opgaven. Bij deze opgaven kan men denken aan het begeleiden en ondersteunen van een klankbordgroep die een goede afspiegeling van de verschillende actoren in de straten geeft. Anders is het mogelijk dat de 'hardste schreeuwers' de meeste aandacht krijgen en maar één bepaalde groep in het plan de bovenliggende partij wordt.

5.3 Case: Herinrichting Mariaplaats



Figuur 5.3 Mariaplaats, gemeente Utrecht (2017)

De Mariaplaats is gelegen aan de Catharijnesingel en was voorheen een van de toegangen tot de oude binnenstad. Momenteel fungeert dit plein als een entree van het centrum en wordt het veelal gebruikt door bezoekers die lopend vanuit Hoog Catharijne komen, door fietsers vanuit het westelijk deel van de stad en door vrachtverkeer voor het laden en lossen van goederen. De Mariaplaats is daarnaast een belangrijke schakel in de 'Herenroute' die de Uithof met het Centraal station verbindt. Een van de redenen van de start van dit project is het verbeteren van deze doorgaande fietsroute. Dit omdat de route in de toekomst nog meer gebruikt zal worden en de doorstroming belangrijk is om opstoppen en gevaarlijke situaties te voorkomen. Door alle ontwikkelingen rondom de Mariaplaats zal de functie en het gebruik veranderen. Naast de belangrijke schakel in het fietssysteem wordt de Mariaplaats ook een steeds belangrijkere schakel in het centrumstelsel waarbij stationsgebied, (kern)winkelgebied en het museumkwartier de hot spots zijn. Om ook in de toekomst dit veranderende gebruik aan te kunnen was dit project noodzakelijk.

De Mariaplaats is in te delen in meerdere aansluitende gebieden. Zoals op het kaartje te zien is, is het niet één geheel maar sluiten ze wel op elkaar aan. Voor de herinrichting was de straat voor een groot deel ingericht op gemotoriseerd verkeer en waren er veel parkeerplaatsen voor auto's aanwezig. Het pleingedeelte aan de Zadelstraat was voornamelijk ingericht voor kort verblijf en werd aan meerdere kanten door autoparkeerplaatsen omringd. De straat kon in beide richtingen worden gebruikt en het plein aan de Zadelstraat fungeerde als een lus om te kunnen omkeren. Voor voetgangers was er onvoldoende ruimte op de trottoirs. Voor fietsers was er wel voldoende ruimte, maar was het rommelig en onoverzichtelijk. De straat is ingericht voor gedeeld gebruik van de rijbaan. In de toekomst zal deze rijbaan nog intensiever worden gebruikt als de 'Herenroute' bekender wordt en de naast gelegen Catharijnesingel af is. De

verblijfskwaliteit was niet voldoende en de openbare ruimte was voor een groot deel ingericht voor verkeer en parkeervoorzieningen en niet voor verblijf

Tijdens het project werden bewoners en ondernemers intensief betrokken. Ook andere betrokkenen kregen inzicht in de plannen en de stand van zaken. De meeste ontwikkelingen waren ook openbaar toegankelijk en via de site te volgen. Vooraf is een aantal randvoorwaarden vastgesteld waar iedereen zich aan moest houden en in moest kunnen vinden. De bereikbaarheid van de Springweggarage mocht niet belemmerd worden en de doorgaande 'Herenroute' moest worden gehandhaafd. Op de resterende onderwerpen kon men invloed uitoefenen. Om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden te betrekken werden bijeenkomsten georganiseerd om gezamenlijk tot een ambitie te komen voor het gebied. Met deze ambitie werd een kwaliteitsagenda opgesteld. Het participatieniveau in dit project was 'adviseren' door de groep actieve niet georganiseerde belanghebbenden. Er werd op verschillende manieren gecommuniceerd en geparticipeerd, onder andere door bijeenkomsten, overleg met doelgroepen (o.a. betrokken ondernemers, beheergroep pandhof), wijkberichten, website en lokale media.

Samen met de belanghebbenden en andere betrokkenen die actief betrokken waren bij de herinrichting, werd gekeken naar de mogelijkheden om de economische vitaliteit in het gebied te versterken zonder extra overlast voor anderen te creëren. Verder moest het een attractievere straat worden waar de rommelige opzet plaats zou maken voor een aangename verblijfsplek. Er is door de groep actieve belanghebbenden en betrokkenen op een gegeven moment gekozen om echt grote stappen te maken in het plan door parkeervoorzieningen in extreme vorm terug te dringen waarvan het resultaat nu duidelijk zichtbaar is. Grote brede stoepen met veel ruimte voor verblijf, een rustiger straatbeeld dan voorheen en een doorgaande fietsroute waar de auto te gast is.

Ter vergelijking met de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat is er bij de Mariaplaats gekozen voor het niveau van 'adviseren' door de actieve groep belanghebbenden en betrokkenen. In de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat zijn deze actieve groepen ook aanwezig die bij bijeenkomsten met goede argumenten en mogelijke oplossingen kunnen komen. Er wordt goed meegedacht en zo kunnen de gemeente Utrecht en de actieve groep belanghebbenden en betrokkenen samen tot bepaalde besluiten komen waar mogelijk ook zulke resultaten kunnen worden geboekt als op de Mariaplaats.

Overeenkomsten met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat:

- Beter faciliteren van doorgaand fietsverkeer
- Behoud van karakteristieke kenmerken in straatbeeld
- Meer ruimte voor de voetganger
- Vergroten van de verblijfskwaliteit
- Vergroten economische vitaliteit
- Heroverwegen auto parkeren i.r.t. openbare ruimte
- Verbeteren fiets parkeren
- Heroverwegen (auto)verkeersafwerking
- Belangrijke schakel in een van de fietstrajecten richting de Uithof

Verschillen met Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat:

- Geen actiegroepje/ tegenstanders aanwezig
- Geen busroute aanwezig
- Geen heroverweging van bevoorrading
- Niet heroverwegen van verlichting

Conclusies:

Er is een aantal overeenkomsten tussen de projecten waarbij bepaalde keuzes en vormen van participatie tot dezelfde oplossingen kunnen leiden. Zo is in het project herinrichting

Mariaplaats een keuze gemaakt door o.a. een aantal ondernemers om te heroverwegen of de toenmalige parkeerfaciliteiten wel echt in die aantallen noodzakelijk waren op die plaats en wat het opleverde als er een zou worden ingezet op bredere trottoirs. Diezelfde keuze staat nu ter discussie in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat waar wellicht naar het project Mariaplaats zou kunnen worden gekeken. De speerpunten van de projecten komen voor een groot deel overeen. Er is ook wel een aantal belangrijke verschillen te noemen. Er is namelijk op de Mariaplaats geen sprake van een doorgaande verkeersroute en er rijdt ook geen grote bus langs. Daarnaast was de bevoorrading in de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat een punt van discussie, terwijl dit bij de Mariaplaats niet zo was. De aanwezigheid van actieve belanghebbenden en betrokkenen kan klaarblijkelijk leiden tot grote ingrepen wat ook goed denkbaar is voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. De herinrichting is afgerond en ondernemers zijn tevreden over de situatie zoals die nu is. De verwijderde parkeerplaatsen hebben geen negatieve neveneffecten. De bewoners en ondernemers waren al vroeg op de hoogte van het verwijderen van de parkeerplaatsen en hebben zelf een aandeel gehad in deze keuze waardoor het draagvlak groot is en de weerstand hiertegen achteraf minimaal.

5.4 Multi Criteria Analyse

In een MCA wordt gekeken naar eisen en belangen die belangrijk zijn voor het kiezen van een ontwerp. In deze situatie wordt er geen ontwerp gekozen maar is de vergelijking met het ontwerp dat het meest aansluit op de opgave in het project Herinrichting Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat het uitgangspunt. De case, behandeld in de casestudy in paragraaf 5.1 tot en met 5.3, die het beste aansluit op het project zal uit de MCA voortkomen.

De MCA bestaat uit een aantal stappen. In de eerste stap worden de eisen en bijbehorende toetsingscriteria vastgesteld. De toetsingscriteria zijn gekozen aan de hand van de doelstelling vanuit het overkoepelende plan van de gemeente Utrecht en de punten die het projectteam zelf van belang vindt. Deze criteria zijn gewogen doormiddel van het cijfer, 1,3 of 5. Met deze factor wordt de waardering per case later vermenigvuldigd waarbij 1 minder van belang is dan 5.

Eisen	Waarde
Verbeteren doorstroming (fietsverkeer)	5
Meer ruimte voor fietsers en voetgangers	5
Verbeteren economische vitaliteit	5
Schakel in fietsnetwerk Uithof	5
Heroverwegen Bus route/bus grootte	5
Vergroten verblijfskwaliteit	3
Heroverwegen auto parkeren	3
Verbeteren fiets parkeren	3
Heroverwegen bevoorrading	1
Actiegroep/tegenstanders aanwezig	5
Heroverwegen (auto) verkeersafwerking	3
Heroverwegen verlichting	1

Figuur 5.4

De vastgestelde toetsingscriteria worden per project gewogen aan het belang in het betreffende project. Deze weging gebeurt op een schaal van 2 t/m 10, waarbij alleen de even getallen zijn

gebruikt (2, 4, 6, 8, 10). Hoe hoger het getal hoe groter het belang/aanwezigheid in het betreffende project.

Eisen	Project: Voorstraat-Wittevrouwenstraat	Project: Twijnstraat	Project: Mariaplaats
Verbeteren doorstroming (fietsverkeer)	10	6	10
Meer ruimte voor fietsers en voetgangers	8	10	10
Verbeteren economische vitaliteit	10	10	10
Schakel in fietsnetwerk Uithof	6	2	10
Heroverwegen Bus route/bus grootte	10	2	2
Vergroten verblijfskwaliteit	6	6	10
Heroverwegen auto parkeren	8	10	10
Verbeteren fiets parkeren	8	10	8
Heroverwegen bevoorrading	4	8	2
Actiegroep/tegenstanders aanwezig	2	2	2
Heroverwegen (auto) verkeersafwerking	6	2	6
Heroverwegen verlichting	4	2	2

Figuur 5.5

Nu duidelijk is wat de gewogen belangen zijn per project, kunnen deze worden vermenigvuldigd met de waardes uit tabel 5.4. De uitkomst hiervan is weergegeven in onderstaande tabel 5.6.

Eisen	Project: Voorstraat-Wittevrouwenstraat	Project: Twijnstraat	Project: Mariaplaats
Verbeteren doorstroming (fietsverkeer)	50	30	50
Meer ruimte voor fietsers en voetgangers	40	50	50
Verbeteren economische vitaliteit	50	50	50
Schakel in fietsnetwerk Uithof	30	10	50
Heroverwegen Bus route/bus grootte	50	10	10
Vergroten verblijfskwaliteit	18	18	30
Heroverwegen auto parkeren	24	30	30

Verbeteren fiets parkeren	24	30	24
Heroverwegen bevoorrading	4	8	2
Actiegroep/tegenstanders aanwezig	10	10	10
Heroverwegen (auto) verkeersafwerking	18	6	18
Heroverwegen verlichting	4	2	2
Totaal	320	254	326

Figuur 5.6

Uiteindelijk kan worden geconcludeerd dat er op inhoudelijke criteria, het project van de herinrichting Mariaplaats het meest overeenkomt met de doelstelling en belangen van de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. De hogere score van voornamelijk de schakel in het fietsnetwerk met de Uithof, het vergroten van de verblijfskwaliteit en het heroverwegen van autoparkeerplaatsen in de straat waren hier doorslaggevend. Hetgeen waar in verhouding minder op werd gescoord was het heroverwegen van bevoorrading. Uit deze analyse blijkt dat de manier van participeren bij een soortgelijk project neerkomt op het niveau van 'adviseren'. Door de aangedragen oplossingen bij een innovatieve insteek, door betrokkenen en belanghebbenden op straat uit te dagen tot het invullen van een enquête voor het gebruikersonderzoek, zijn bepalende elementen in het project die een grote bijdrage leveren aan een goed ontwerp voor deze straat meegenomen. Een soortgelijke vorm van dit gebruikers/passanten onderzoek zou ook goed in de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat toegepast kunnen worden. Hiermee is de kans groot dat er een goed ontwerp voor de Burgemeester Reiger- en Nachtegaalstraat kan worden gemaakt.

Het project van de herinrichting Voorstraat – Wittevroutenstraat heeft met een tweede plaats in de MCA vanwege de hoge score. In dit project lag de hogere score voornamelijk aan het feit dat er een buslijn aanwezig is en dat deze actor een grote rol speelt in het project. De (mogelijke) oplossingen die bij het project Mariaplaats en het project Voorstraat – Wittevroutenstraat werden aangedragen en de resultaten uit de bijeenkomsten en werksessies met betrokkenen, zoals te vinden in bijlage 3, komen grotendeels overeen en daaruit valt te concluderen dat soortgelijke oplossingsrichtingen en afwegingen ook toepasbaar zijn voor de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat. Hierbij kan worden gedacht aan het overleggen van cijfers m.b.t relatie winkelpubliek dat met de auto komt en benodigde parkeerplaatsen. Dit is een van de antwoorden op de vraag hoe door middel van communicatie- en participatietrajecten een goed ontwerp voor zou kunnen worden gemaakt.

5.5 Toetsing betrokkenheid in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat

De juiste keuze voor het niveau van participatie kan afhankelijk zijn van invloeden van bovenaf (bestuurlijk vastgelegd besluit), zoals het vroegtijdig willen realiseren van een bepaald project of een kwestie waar betrokkenen geen deel van uitmaken. Daarnaast is het ook mogelijk om het participatieniveau af te laten hangen van bijvoorbeeld kennis van de betrokkenen en beperkende factoren. Voor dit specifieke project van de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en de Nachtegaalstraat is er in ieder geval geen sprake van een project waar betrokkenen geen deel uit maken van de planvorming. Hierbij kan dus al worden geconcludeerd dat de laagste traprede: 'informereren' van de participatieladder, zoals beschreven in de uitwerking van de Utrechtse participatieladder, niet de voorkeur krijgt om als advies te dienen voor het vervolg van dit project. Er blijven nog drie mogelijkheden over om betrokkenen te laten participeren binnen het project.

Om een duidelijk beeld van de betrokkenheid te krijgen is een enquête opgesteld en uitgezet binnen de groep betrokkenen. Zij hebben hun e-mailadressen beschikbaar gesteld om mogelijk te worden gecontacteerd. In de uitgezette enquête, te vinden in bijlage 4, is kort gevraagd hoe zij in het vervolg betrokken willen blijven bij het project. De betrokkenen hadden de mogelijkheid om aan te geven op welke manier zij geïnformeerd willen worden en of ze bereid zijn vaker deel te nemen aan enquêtes en onderzoeken. De geënquêteerde betrokkenen kregen de volgende vragen gesteld:

Vraag 1 (Meerkeuzenvraag): Op welke manier wilt u geïnformeerd en betrokken worden? (Met daarbij de keuze uit drie antwoorden):

- Website + Wijkberichten (Wijkberichten bevatten belangrijke informatie voor uw straat en buurt en worden huis aan huis verspreid)
- Website + Wijkberichten + Digitale nieuwsbrief (Deze verschijnt bij belangrijk nieuws/besluiten)
- Website + Wijkberichten + Digitale nieuwsbrief + enquêtes/onderzoek

Vraag 2 (openvraag): Heeft u zelf nog suggesties hoe u op de hoogte wil worden gehouden en/of betrokken wil worden?

Vraag 3 (openvraag): Voer hier de postcode van uw woning/onderneming in (Dit is niet verplicht maar geeft ons een beter beeld waar de betrokkenen wonen/werken)

Uit deze enquête blijkt dat de betrokkenheid in deze straten erg hoog is. Van de enquête die is uitgezet onder de 300 betrokkenen zijn er 191 reacties ontvangen binnen de aangegeven termijn wat neerkomt op een responsepercentage van 63,7%. Op de eerste vraag heeft 68,7% aangegeven maximaal geïnformeerd te willen worden en bereid te zijn om deel te nemen aan enquêtes en onderzoeken. Dit is erg positief, deze mensen kunnen zo makkelijk benaderd worden voor vervolgonderzoek en dit betekent dat veel respondenten zich betrokken voelen bij het project. 23,4% wilde op de hoogte worden gehouden door middel van website, wijkberichten en digitale nieuwsbrief en 7,95% door middel van website en wijkberichten. Op de vraag of ze zelf suggesties hebben hoe ze op de hoogte willen worden gehouden en/of betrokken willen worden, zijn er 52 reacties binnengekomen. Deze reacties variëren van de behoefte van een klankbordgroep tot bereid zijn mee te denken/tekenen aan een ontwerp. Op de laatste vraag of ze de postcode van de woning of onderneming in wilden voeren was de response hoog. De postcodes zijn erg handig met het oog op de belangen van deze betrokkenen. Over het algemeen was de response op de enquêtering hoog met 63,7% en op de eerste dag dat de enquête online was zijn er al 103 reacties binnengekomen van de 300 geënquêteerden.

Als de bereidheid om mee te denken, de betrokkenheid van de belanghebbenden en de input van kennis en ervaring doorslaggevend zijn voor de keuze voor een bepaald participatieniveau dan

zou de keuze op het niveau van ‘adviseren’ of ‘coproduceren’ vallen. De enquête geeft een goed beeld van de bereidheid van de betrokkenen, maar is niet leidend voor een keuze van participatieniveau.

Aan de hand van de tabel uit het eerder opgestelde kader kan worden bepaald welk participatieniveau het best aansluit bij het project aan de hand van deze enquête.

A	Waar ligt het belang: buurt												
B	Effect op leefbaarheid en veiligheid?	groot	groot	groot	groot	groot	groot	klein	klein	klein	klein	klein	klein
C	Input kennis en ervaring nodig?	ja	ja	nee	nee	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee
D	Beïnvloedingsruimte	ja	ja	ja	nee	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ja	nee
E	Beperkende factoren	ja	nee	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	nee	nee
	Advies niveau participatie	3	4	3	2	3	2	3	4	2	1	3	1

A	Waar ligt het belang: stad												
B	Effect op leefbaarheid en veiligheid?	groot	groot	groot	groot	groot	groot	klein	klein	klein	klein	klein	klein
C	Input kennis en ervaring nodig?	ja	ja	nee	nee	nee	nee	ja	ja	nee	nee	nee	nee
D	Beïnvloedingsruimte	ja	ja	ja	nee	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ja	nee
E	Beperkende factoren	ja	nee	ja	ja	nee	nee	ja	nee	ja	ja	nee	nee
	Advies niveau participatie	3	4	3	1	2	1	2	3	2	1	2	1

Figuur 5.7 Participatie kader

Als we het eerder opgestelde figuur 5.7 Participatie kader bekijken is het niveau dat het meest aansluit bij de genoemde uitkomsten ‘adviseren’. Ook hier bepaalt de gemeente de agenda, maar kunnen door betrokkenen problemen en oplossingen worden aangedragen. De ideeën en oplossingen die worden aangedragen zijn erg belangrijk bij de ontwikkeling van beleid. Ook kan er een plan worden aangedragen dat afwijkt van het plan van de gemeente of de projectontwikkelaar. De gemeente moet in eerste instantie gehoor geven aan de aangedragen ideeën en/of plannen. Als de gemeente hiervan wild afwijken, moet zij dit beargumenteert doen. Hierin is de rol van de participant adviseur.

6. Verhoudingen en belangen

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 theoretisch kader is de gemeentelijke overheid tegenwoordig niet alleen de bepalende partij. Alle actoren binnen een project zijn van elkaar afhankelijk voor de effectiviteit van een project. In dit project: Herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat zijn meerdere actoren te benoemen. Maar wat zijn actoren dan precies?

Actoren zijn:

- Betrokken organisaties
- Betrokken Personen of groepen binnen een organisatie
- Betrokken Personen of groepen die minder georganiseerd zijn

Om een beeld te krijgen hoe complex dit project eigenlijk is en hoeveel partijen iets te maken hebben met de herinrichting, is de actorenanalyse opgedeeld in twee delen, namelijk; een interne en een externe analyse.

6.1 Inventarisatie van belangrijke actoren binnen het project

Interne actoren:

- College van B&W
- Wethouder (Lot van Hooijdonk)
- Projectleider
- IRM
- Stadsingenieurs
- Ruimte
- Economische zaken
- IMH
- VTH

Externe actoren:

- Bewoners
- Omwonenden
- Ondernemers
- Bezoekers
- Passanten
- Uithof
- Vervoerders (U-OV)
- Bevoorrading
- Ondernemersverenigingen
- Toerisme Utrecht

6.2 Analyseren van actoren

De belangen, instelling (positief of negatief), bijdrage aan het project, en invloed van alle betrokken actoren zijn geïnventariseerd en af te lezen in figuur 6.1 en tabel 6.2.

Interne actoren:

Actor	Belang	Instelling: +/-	Bijdrage aan het project	Invloed
College van B&W	Beslissen over het project	+/-	Beslissen over de voorgelegde documenten	Beslisser
Wethouder (Lot van Hooijdonk)	- Project bij de raad kunnen verdedigen - Aansluiten bij eigen ambities	+	Verdedigen van het project, voorleggen aan de raad	Beslisser
Wijkwethouder	- Verdedigen van project bij belanghebbenden	+/-	Verdedigen van het project	Beïnvloeden
Programma manager	- Opstellen wensen en eisen project	+	Kaders formuleren en sturen	Uitvoerder
Gebiedsmanager (Karin Sam sin-Vos)	- Aansluiten bij eigen ambities	+	Ambities formuleren en sturen	Beïnvloeden
IRM	- Opgestelde doelen nastreven	+/-	Resultaten in de gaten houden	Beïnvloeden
Directeuren	- Opgestelde doelen nastreven	+/-	-	
Projectleider (PMB)	- Opgestelde doelen nastreven - Project kunnen verdedigen bij Wethouder - Draagvlak creëren voor realisatie	+	- Project sturen en taken verdelen - Eigen input leveren en onderzoeken uitbesteden - Leiden participatieproces met betrokkenen	Beslisser/ Uitvoerder
Stadsingenieurs	- Verbeteren openbare ruimte - Toevoegen verblijfskwaliteit - Plan gepaste samenhang tussen verschillende ruimtelijke aspecten	+	Stedenbouwkundig advies geven en ontwerp aanleveren	Uitvoerder
Ruimte	- Verbeteren openbare ruimte	+	Modellen en cijfers aanleveren	Uitvoerder
Economische zaken	Verbeteren economische vitaliteit in straten	+	Cijfers m.b.t. economische ontwikkeling aanleveren	Uitvoerder

IMH	Bereikbaarheid afvalscheidingsstation in straten	+/-	Gegevens m.b.t. afvalinzameling	Beïnvloeden
VTH	Handhaafbaarheid	+	Gegevens m.b.t. handhaving	Beïnvloeden
Beheer	- Besparing kosten onderhoud	+/-	Gegevens m.b.t. beheer	Beïnvloeden
Bing	Toetsing	+	Overkoepelende bereikbaarheidsdoelstelling delen	Beïnvloeden
Wijkbureau oost	- Leefbaarheid - Tevredenheid bewoners, gebruikers en bezoekers	+	Contacten en geluiden uit buurt delen	Beïnvloeden
Oostpoort	- Nastreven gezamenlijk doel	+	Visie aanleveren en voortgang bewaken	Beïnvloeden

Figuur 6.1 Interne actoren

Externe actoren:

Actor	Belang	Instelling: +/-	Bijdrage aan het project	Invloed
Bewoners	Verbetering van de woonomgeving	+/-	Kennis en informatie delen	Beslisser/ Gebruiker
Omwonenden	Verbetering van de woonomgeving	+/-	Kennis en informatie delen	Beslisser/ Gebruiker
Ondernemers	Verbetering van de economische vitaliteit	+/-	Kennis en informatie delen	Beslisser/ Gebruiker
Bezoekers	- Verbetering van de openbare ruimte - Verbetering van de verblijfskwaliteit	+	Met alternatieve ideeën komen	Beïnvloeden/ Gebruiker
Passanten	- Verbetering van de doorstroming - Verbetering van het comfort	+	Weinig/Geen (Zou nog een bijdrage kunnen leveren doormiddel van ervaringen en ideeën)	Beïnvloeden/ Gebruiker
Wijkraad	Invloed uitoefenen op beleid van gemeente	+	Beslissen over uitgangspunten project	Beïnvloeden
Utrecht Science Park (Uithof) (Meerdere instellingen)	- Verbetering Bereikbaarheid - Verbetering stedelijke verbinding	+	Geen (Zou wel een bijdrage kunnen leveren op het gebied van kennis of financiën)	Beïnvloeden
Vervoerders (U-OV)	Verzorgen van volwaardig openbaar vervoer in buurt	-	Alternatieve routes en mogelijkheden voor ov	Beïnvloeden

Bevoorrading	Bevoorradingsmogelijkheden voor ondernemingen	+/-	Alternatieve bevoorradingso oplossingen	Beïnvloeden
Vuil ophaaldiensten	Regelmatig op een efficiënte manier afval ophalen bij ondernemingen	+/-	Mogelijkheden bekijken andere vorm van transport	Beïnvloeden
Solgu	Verbetering van de toegankelijkheid	+	Inzicht geven in mogelijke obstakels en onvoorziene missers	Beïnvloeden
Fietzersbond	Verbeteren veiligheid, doorstroming en comfort	+	Input leveren voor ontwerpogave	Beïnvloeden
Ondernemersverenigingen	Versterking economisch klimaat	+/-	Inzicht geven in afwegingen, keuzes en belangen ondernemingen	Beïnvloeden
BBMO	Meningen en belangen van bewoners op maliebaan verspreiden	+/-	Kennis en informatie delen	Beïnvloeden
Media	De stand van zaken en mogelijke ontwikkelingen bekend maken	+/-	Zorgen voor publiciteit en bekendheid	Beïnvloeden
Nutsbedrijven (Ondergrondse netwerken, kabels en leidingen)	Mogelijkheid tot vervanging oude kabels en leidingen	+/-	Inzicht geven in bestaande ondergrondse netwerken	Uitvoerder
Veiligheidsregio Utrecht	Bereikbaarheid en route voor calamiteiten	+/-	Inzichtelijk maken van routes en beperkingen	Beïnvloeden/ Gebruiker
Toerisme Utrecht	Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van plekken in de stad	+	Geen (Zou inzicht kunnen geven in bepaalde toeristische keuzes)	Beïnvloeden

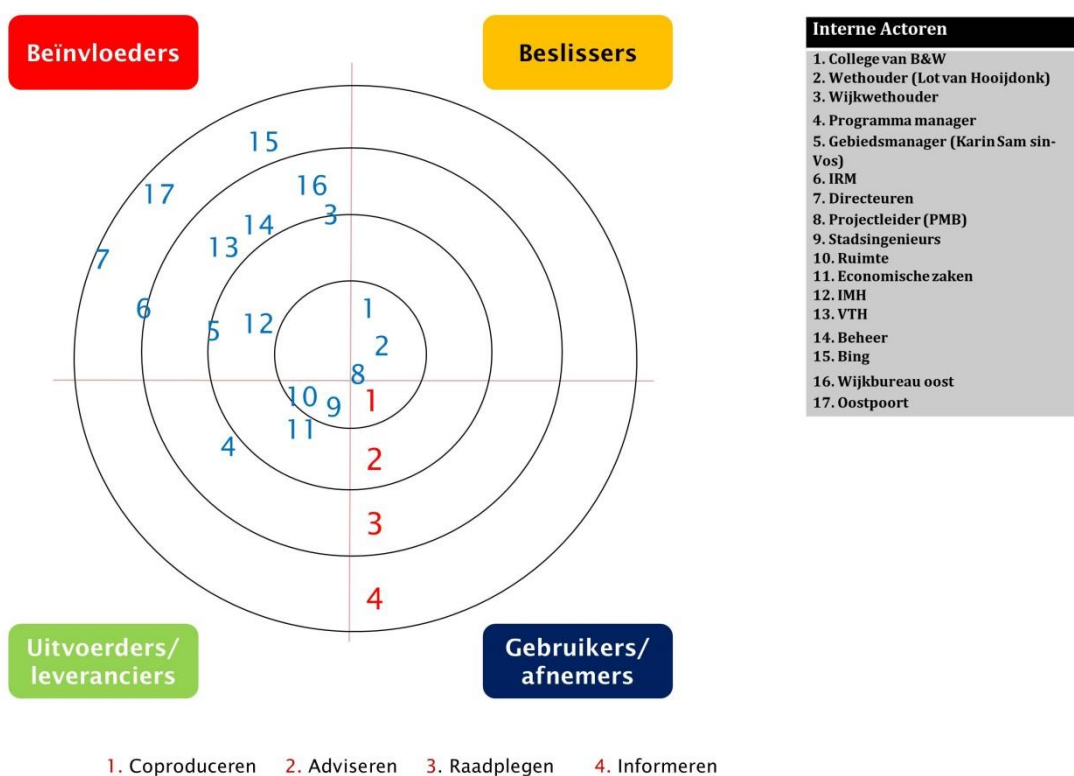
Figuur 6.2 Externe actoren

6.3 Strategie bepalen

Na het inventariseren en het bepalen van de factoren die een rol spelen binnen het krachtenveld van een project, zijn de actoren ingedeeld en kan de wijze van participeren worden benaderd met behulp van onderstaande grafieken 6.3 en 6.4. De vraag die hierbij wordt gesteld is: Hoe gaan we nu met deze actoren om? Het antwoord op deze vraag wordt geformuleerd in de vorm van een strategie. (Rijkscommunicatie, sd)

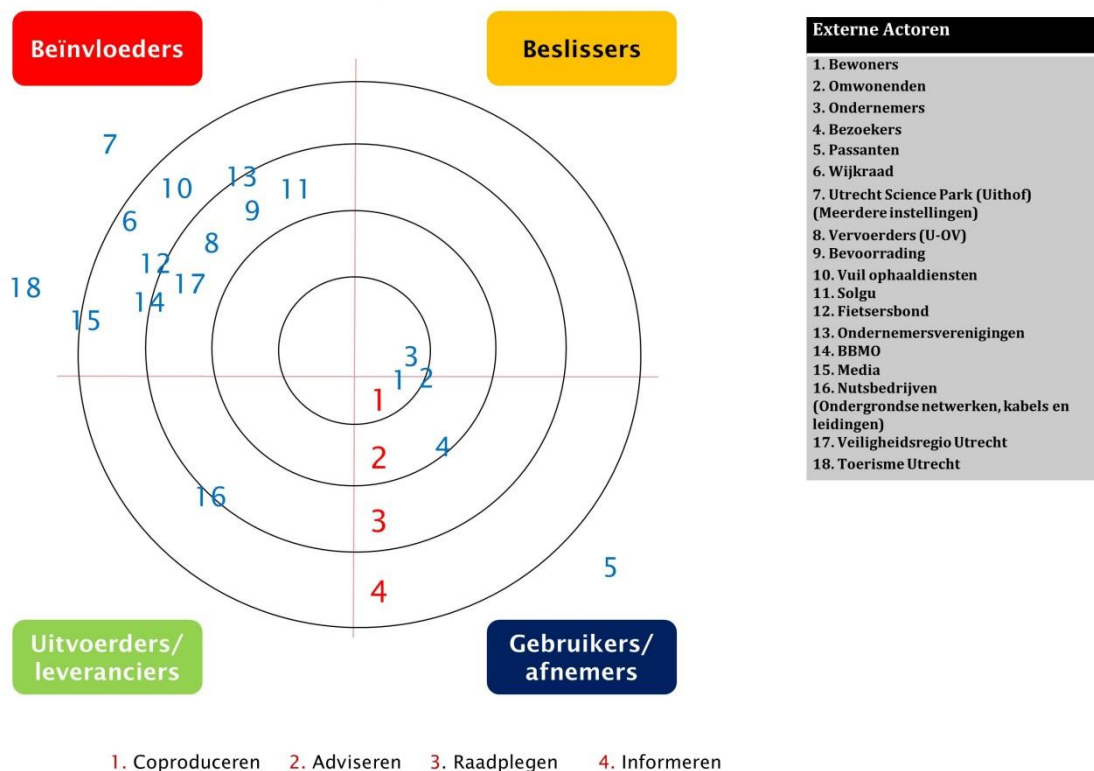
Het diagram is verdeeld in 4 vlakken met daaronder 4 cirkels. De vlakken zijn verdeeld in: beslissers, gebruikers/afnemers, uitvoerders/leveranciers, beïnvloeders. De cirkels staan van binnen naar buiten voor: meebeslissen, meewerken, meedenken, mee-weten. Vertaald naar de participatieniveaus bij de gemeente Utrecht wordt dit van binnen naar buiten: coproduceren, adviseren, raadplegen, informeren.

Interne actoren - Ringen van Invloed



Figuur 6.3 Ringen van invloed – interne actoren

Externe actoren - Ringen van Invloed



Figuur 6.4 Ringen van invloed – externe actoren

De strategie die hieruit volgt is gericht op een vorm van samenwerking of een oplossing voor een onbenutte kans tot een beter resultaat. Nu de posities inzichtelijk zijn wordt duidelijk welke actoren beter bij het traject betrokken zouden kunnen worden.

Wat opvalt, is dat belangrijke externe actoren met een hoge positie verdeeld is over het project. De verhouding positief/negatief is ongeveer gelijk, wat betekent dat banden het best kunnen worden aangehaald en een vorm van samenwerking noodzakelijk is. Daarnaast valt op dat de actor Utrecht Science Park (Uithof) weinig wordt betrokken bij het project, terwijl een groot deel van de passanten in de straten Het Utrecht Science Park als bestemming heeft en de herinrichting ten behoeve van die stroom wordt uitgevoerd.

Een van deze kansen is de mogelijkheid tot samenwerking met het Utrecht Science Park (Uithof). Zoals af te lezen in de tabel 6.2 en grafiek 6.4 zijn er voldoende mogelijkheden om gebruik te maken van deze actor maar wordt dit momenteel niet gedaan.

Ook valt op dat de beslissers altijd dicht bij het project staan en meebepalen aan de einduitwerking waarbij beïnvloeders het krachtenveld meer is verspreid. Daarnaast wordt toerisme Utrecht nog niet bij het project betrokken, maar is dit wellicht een uitgelezen kans om ook deze actor aan het project te verbinden. Dit is zeker een must voor in de toekomst als we kijken naar de prognoses over de groei van het toerisme en de 'vergroting' van de binnenstad.

6.4 Partijen betrekken bij participatie

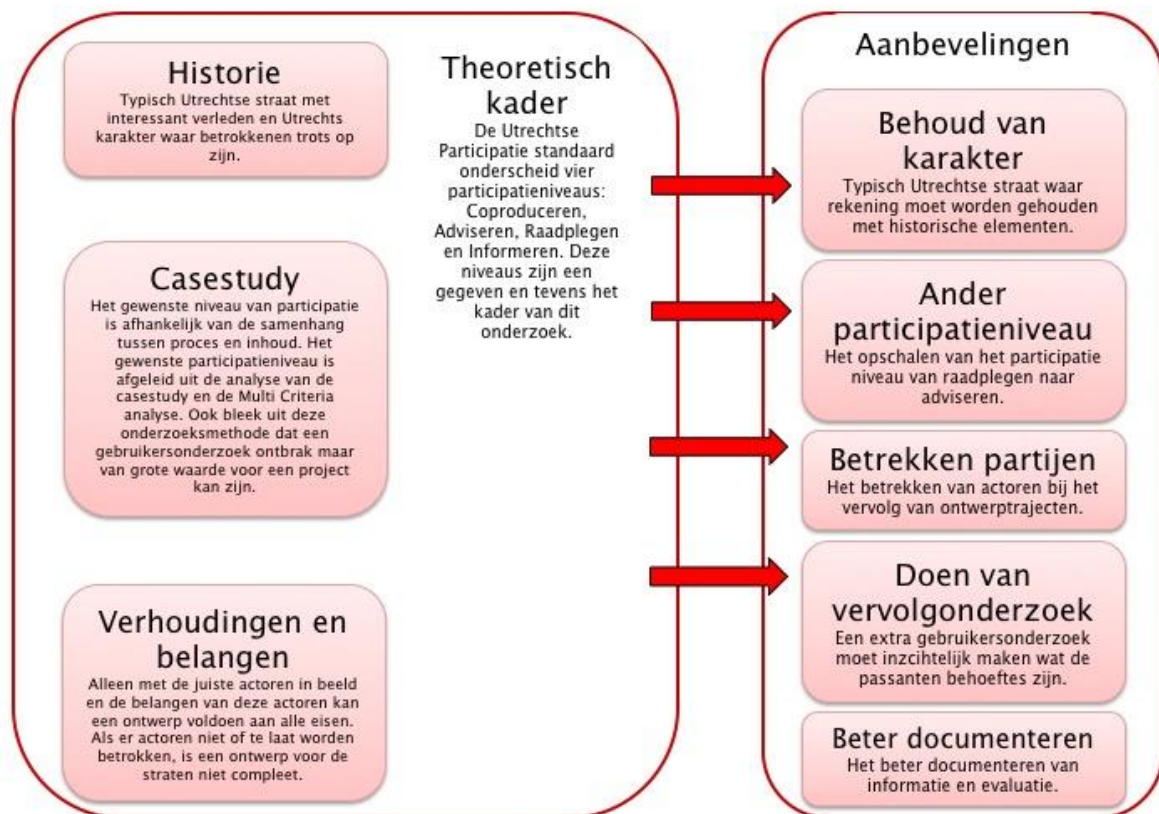
Uit het interview met Hugo van der Steenhoven (Steenhoven, 2017) is gebleken dat er in de tijd van de herinrichtingen van de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat minimaal of geen contact is geweest met de Uithof. Opvallend is de positie van de Uithof in dit verhaal. Zoals in de krachtenveldanalyse ook duidelijk wordt zijn de herinrichtingen van toen en nu voor een groot deel ten behoeve van de groei van de Uithof. Om de Uithof goed bereikbaar te houden zijn soms grote ingrepen nodig waarbij een korte reistijd en een aangename reis de uitgangspunten zijn. Zoals te zien in de krachtenveldanalyse heeft de Uithof een groot belang bij een goede doorstroming voor fietsers in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Een kans om de groeiende mobiliteit op te kunnen vangen is misschien wel eenvoudiger op te lossen als de Uithof voor het project wordt benaderd. Er is veel kennis aanwezig, er is veel ervaring door eerdere knelpunten in en rondom de Uithof en er is wellicht wel de mogelijkheid om samen een financieel plan op te stellen door een regeling met bepaalde instellingen die aanwezig zijn op de Uithof. Als er meer geld beschikbaar komt, is er meer mogelijkheid voor innovatieve oplossingen.

Een andere opvallende constatering is de rol van passanten en het nog ontbrekende passanten onderzoek waar wel veel vragen over worden gesteld bij onder andere de bijeenkomsten en werksessies met betrokkenen. Daarnaast zijn de passanten juist de reden zijn waarvoor een groot deel van deze herinrichting nodig is. Dit project is gestart na een besluit om de groei van het aantal fietsers van en naar het Utrecht Science Park op te kunnen vangen en in de toekomst beter te faciliteren. Ook uit de krachtenveldanalyse blijkt hoe belangrijk deze actor is voor het project, dus een extra verdieping in deze actor zou wel van toegevoegde waarde kunnen zijn. Over deze actor is nog onvoldoende informatie beschikbaar wat mogelijk een probleem kan opleveren aan het eind van het project.

De actor Toerisme is herhaaldelijk geagendeerd, maar deze is nog nooit bij het project betrokken. Uit de actorenanalyse blijkt dat zij belang heeft bij het project met oog op de toekomst en de uitbreiding van het Utrechtse centrum. Deze actor zal ook een bijdrage kunnen leveren aan het project met onvoorziene informatie.

7. Aanbevelingen

Om tot een goed ontwerp voor de Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat te komen is het advies opgesteld op basis van de bevindingen uit het onderzoek. Dit advies is schematisch weergegeven in figuur 7.1.



Figuur 7.1 Aanbevelingen tabel

De toelichting van de aanbevelingen van figuur 7.1 zijn hieronder verder uitgewerkt.

7.1 Procesmatige aanbevelingen:

Ander participatieniveau

Een mogelijk ander uitgangspunt als het gaat om het betrekken van betrokkenen. Hierbij kan het participatieniveau van 'raadplegen' naar 'adviseren'. Momenteel is de insteek om de betrokkenen en belanghebbenden deel te laten nemen en te laten participeren binnen het project onder het niveau van raadplegen. De aanbeveling naar aanleiding van de conclusies gebaseerd op de uitkomsten van de interviews, enquêtes, casestudy en actorenanalyse is om het niveau van participatie op te schalen naar adviseren. Hiermee bied je ook de kans voor betrokkenen om tijdens informatieavonden en bijeenkomsten veel meer zelf te ontwerpen.

Betrekken partijen

Het is verstandig de actoren met een groot belang beter te betrekken bij het project. Niet alleen is het belang interessant, ook de bijdrage aan het project kan hierbij aanzienlijk toenemen. In de conclusie wordt duidelijk dat het een aanbeveling is om de actor Utrecht Science Park (Uithof) meer bij het project te betrekken. Momenteel is de samenwerking minimaal terwijl het belang en de mogelijke positieve neveneffecten van een betere samenwerking erg groot zijn.

Om deze samenwerking te versterken kan worden gekozen uit het betrekken en benaderen van een aantal instellingen op de het USP (Uithof). Deze instellingen zijn:

- Universiteit Utrecht
- Hogeschool Utrecht
- RIVM

Dit zijn grotere instellingen die ook duidelijk naar voren kwamen in het hoofdstuk trends en ontwikkelingen. Ook het betrekken van de actor toerisme Utrecht zal, als op de prognoses kan worden afgegaan, een belangrijke rol gaan spelen in het project. Het vroegtijdig betrekken van deze actor kan toekomstige belemmeringen voorkomen. (Denk hierbij aan routes die worden aangegeven, buslijnen die worden aanbevolen etc. vanuit de vvv.)

7.2 Inhoudelijke aanbevelingen:

Behoud van een karakteristiek stuk stad.

De straten hebben door hun verleden en de aanwezige betrokkenen een karakteristieke achtergrond. Om dit te behouden zal bij het ontwerp van de straat rekening met deze omgevingsfactoren en de betrokkenen moeten worden gehouden. Op basis van de verzamelde data uit de historische analyse is te concluderen dat deze straten hun prettige sfeer te danken hebben aan een aantal historisch-karakteristieke eigenschappen. Deze straten zijn geen gemiddelde woonstraten, maar volwaardige stadstraten waar in de toekomst de drukte nog verder zal toenemen. Hiervoor is het verstandig dat het projectteam zich verder verdiept in de ondernemers die al langere tijd in deze straat te vinden zijn en bewoners die al langere tijd ervaring hebben met de dynamiek in de straten. Dit kan verder uitgezocht worden door een bewoners- en ondernemersonderzoek waarvoor al deels een aanzet is gedaan in de Bijlage 'ondernemers- en bewonersinterview'.

Doen van vervolgonderzoek.

Het doen van een vervolgonderzoek naar gebruikers en passanten is in dit project noodzakelijk. Momenteel is er nog onvoldoende 'harde' informatie over de keuzes en afwegingen van gebruikers en passanten. Ook zal een groot deel van deze passanten bestaan uit fietsende studenten van en naar de Uithof. Deze groep zal nog benaderd moeten worden en deze worden niet vertegenwoordigd door de fietsersbond.

Beter documenteren

Daarnaast bleek dat de documentatie bij de gemeente Utrecht niet altijd even goed is verlopen. Bepaalde documenten zijn niet meer beschikbaar en ook evaluaties missen. Om dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen is het van belang dat er tijdens het project al een moment van evalueren en bespreken wordt aangewezen zodat er voor mogelijke vervolgonderzoeken voldoende informatie is.

8. Conclusie en discussie

Aanleiding voor dit onderzoek was de vraag hoe door middel van communicatie en participatie een goed ontwerp voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat kan worden gemaakt. In de conclusie wordt de hoofdvraag beantwoord. In de discussie wordt verder ingegaan op de uitvoering van het onderzoek en de te verwachten vervolgtrajecten.

8.1 Conclusie

De conclusie bestaat uit meerdere subconclusies waar eerder benoemde aanbevelingen uit zijn voortgekomen. Om te beginnen is het belangrijk om de context van het gebied goed in kaart te brengen. Een verdieping in het verleden van het gebied en de prognoses schept ook een band met de oorspronkelijke betrokkenen en zal een passend ontwerp opleveren voor deze specifieke locatie. De Nachtegaalstraat en de Burgemeester Reigerstraat hebben een rijk verleden. De geschiedenis is duidelijk zichtbaar in dit stukje stad. Een groot deel van de betrokkenen hebben ook een lang verleden in de straten. Deze betrokkenen zijn voor een groot deel bewoners en ondernemers die een grote invloed hebben gehad op het karakter van de straten en daarmee ook de stad. De straten kennen een lang verleden en hebben een aantal veranderingen meegemaakt wat bijdraagt aan een trots Utrechts karakter. Dit wordt door de bewoners en ondernemers uitgesproken in het interview genoemd in de Historische analyse.

De cijfers en trends in het hoofdstuk ontwikkelingen en trends laten zien dat er een grote verandering plaatsvindt. Hiervoor zijn aanpassingen nodig aan de bestaande infrastructuur om hier zo goed mogelijk op in te kunnen spelen. De cijfers laten zien dat de groei de komende jaren verder doorzet en dat een visie met toekomstperspectief noodzakelijk is voor een goed ontwerp.

Participatie en communicatietrajecten in dit project zijn erg ingewikkeld. Op basis van de enquête over bereidheid om mee te denken en te werken aan het project, de gehouden interviews en de bevindingen bij de verschillende casussen uit de casestudy, valt te concluderen dat het vormgeven van het gewenste niveau van participatie afhankelijk is van de samenhang tussen proces en inhoud. De Utrechtse vorm van participatieniveaus is in dit geval een gegeven. Het niveau dat in dit project moet worden toegepast is 'adviseren'. De genoemde samenhang tussen proces en inhoud wordt hieronder kort toegelicht.

Proces

Er is een duidelijk verband als het gaat om de mate waarin betrokkenen zich betrokken voelen tot een project en de afweging voor het niveau van participeren. De drie casussen die zijn vergeleken met het project hadden alle drie een duidelijke uitgangspositie op het niveau van participatie. Er is een duidelijk verband tussen het missen van de benodigde sleutelfiguren en het missen van inhoudelijke informatie. Door het vroegtijdig betrekken en het blijven betrekken van bepaalde actoren zoals de Uithof bij het proces zal er meer draagvlak zijn voor het uiteindelijke ontwerp. Uit de trends en ontwikkelingen is af te leiden dat de mobiliteitsbewegingen tussen de Uithof en het centrum nog verder toenemen waar de Uithof als sparringpartner van groot belang kan zijn. Een groot deel van de belanghebbenden heeft aangegeven dat de gemeente gebruik moet maken van de aanwezige kennis en ervaring door middel van bijeenkomsten en werksessies, maar laat definitieve besluitvorming toch in handen van de gemeente.

Inhoud

Om een goed beeld te krijgen voor de juiste keuze van het participatieniveau bij de herinrichting van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat, is gekozen voor een casestudy waarbij drie andere recente herinrichtingen met deze herinrichting zijn vergeleken. Er zijn inhoudelijke overeenkomsten en inhoudelijke verschillen. De inhoudelijke verschillen vragen om een andere vormgeving van het participatietraject. Enerzijds komt dit doordat het beleidstechnisch een verschil is in noodzaak van bepaalde aanpassingen en anderzijds zijn belanghebbenden minder betrokken als ze vertrouwen hebben in de gemeentelijke expertise of als ze daadwerkelijk minder geïnteresseerd zijn in het eindresultaat. Ook is te concluderen dat het niet altijd van belang is om over elk detail uitvoerig gesprekken te voeren. Deze gesprekken vereisen veel tijd en inspanning waarbij in sommige gevallen het resultaat alleen nadelige effecten ondervindt. De inhoudelijke uitkomsten tijdens bijeenkomsten zijn een resultante van de te voeren processen.

Het is belangrijk om het speelveld duidelijk in kaart te hebben. Alleen met de juiste actoren in beeld en de belangen van deze actoren kan een ontwerp voldoen aan alle eisen. Als er actoren niet of te laat worden betrokken, is een ontwerp voor de straten niet compleet. Door middel van een actorenanalyse en de Factor-C-analyse zijn de actoren met de meeste invloed op het project vastgesteld. Door de scheiding van Interne en Externe actoren wordt duidelijker wat het speelveld is.

Wat opvalt, is dat de mening van belangrijke externe actoren met grotere belangen verdeeld is over het project. Daarnaast valt op dat de actor Utrecht Science Park (Uithof) weinig tot geen invloed heeft op het project, terwijl een groot deel van de passanten in de straten Het Utrecht Science Park als bestemming heeft en deels de herinrichting ten behoeve van die stroom fietsers wordt uitgevoerd. Zoals af te lezen in de tabel 6.2 en grafiek 6.4 zijn er voldoende mogelijkheden om gebruik te maken van deze actor maar wordt dit momenteel niet gedaan. Naast het USP, zal ook de actor toerisme bij het project moeten worden betrokken. Om tot een goed eindontwerp te komen zullen deze actoren dus bij het project betrokken moeten worden.

Naast deze antwoorden zijn er tijdens het onderzoek een aantal andere conclusies getrokken. Een van deze conclusies is het beperkt vastleggen van projectdata uit het verleden. Het ontbreken van benodigde data van de herinrichtingen van 1995 en 1996 was van groot belang voor het onderzoek. Het is dan weliswaar 20 jaar geleden, maar projectdata zou nog goed bewaard moeten blijven. Een tweede was het missen van een duidelijk evaluatierapport over de invloed en effecten van het doorlopen participatietraject bij verschillende projecten. Twee projecten uit de casus die al waren afgerond hadden beiden geen evaluatieproces doorlopen wat betreft de effecten van het gehanteerde participatieniveau. Ook bleek uit de analyse van de casestudy en de Multi Criteria analyse dat een gebruikersonderzoek van grote waarde voor een project kan zijn. Het ontbreken van een passantenonderzoek in dit project is dan ook een gemiste kans. Er mist nu een deel van de gebruikers informatie. Over het geheel concluderend, zal dus aan ieder van deze punten aandacht besteedt moeten worden om doormiddel van participatie en communicatie tot een goed ontwerp voor de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat te kunnen komen.

8.2 Discussie

Dit kwalitatieve onderzoek naar het niveau van participatie om tot een goed ontwerp te komen heeft een indruk gegeven van de complexiteit en het maatwerk van de niveaus bij projecten. Als terugblik op de opzet van de onderzoeken is het een geheel geworden. Met meer tijd en mankracht hadden bepaalde onderwerpen extra verdiept kunnen worden. De resterende toelichting van onderdelen en mogelijkheden tot een aansluitend vervolgonderzoek volgt hieronder.

8.2.1 Het selecteren van casussen

Bij de casestudy zijn drie casussen onderzocht. Een keuze van deze vier casussen was dat een groot deel van de problematiek en condities binnen het kader van die van de Burgemeester Reigerstraat en Nachtegaalstraat vielen. De casussen zijn allen toegangen tot de binnenstad en de gekozen drie casussen liggen ook alle drie net binnen de singel. De verschillende projecten zijn onderling niet met elkaar vergeleken. Dat was voor dit onderzoek niet noodzakelijk. Ook is bewust de keuze gemaakt om alleen projecten te vergelijken binnen de gemeente Utrecht, omdat deze allemaal dezelfde participatiestandaard aan moeten houden. Gezien alle overeenkomsten in problematiek, dynamiek en aanpak waren dit de meest logische keuzes. Omdat participatietrajecten per gemeente verschillen, is het niet aan te raden dit onderzoek zonder vooronderzoek te gebruiken voor een project in een andere gemeente.

8.2.2 Kwalitatief en kwantitatief onderzoek

Dit kwalitatief onderzoek heeft een nadeel: Om nog beter gemeten uitspraken te kunnen doen over het participatieniveau van het onderzoek zullen kwantitatieve gegevens verzameld moeten worden over de tevredenheid van het participeren in het project. Hierbij kan worden bekeken of de gekozen participatievorm wel leidt tot een goed eindproduct waar alle partijen even tevreden over zijn. In dit onderzoek is uitgegaan van een juist participatieniveau als alle actoren vertegenwoordigd zijn en de actoren aangeven betrokken te zijn. Voor een vervolgonderzoek is het aan te raden een kwantitatief onderzoek te doen zodat door toetsing inzichtelijk kan worden gemaakt wat de directe effecten zijn van het gekozen participatieniveau. Ook kunnen deze metingen bij soortgelijke projecten worden verricht om zo de resultaten beter te generaliseren.

8.2.3 Vervolgonderzoek

Bij een eventueel vervolgonderzoek is het verstandig om kwantitatief onderzoek te doen. Ook kan er meer onderzoek worden gedaan naar de gemeentelijke organisatorische kant en de bestuurlijke vaststelling en regelgeving. Het is interessant om te weten hoe gemeenten en andere organen het participatietraject zo in kunnen richten dat het ook door meerdere gemeenten gelijk kan worden getrokken.

9. Literatuurlijst

Bewoners, (. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)

Blijstra, R. (1969). *2000 jaar Utrecht. Stedebouwkundige ontwikkeling van castrum tot centrum*. Utrecht-Antwerpen: A.W. Bruna & Zoon.

Brouwer. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)

Democratie, M. v.-O. (2009). *Nederlandse code voor goed openbaar bestuur - Beginselen van deugdelijk overheidsbestuur*. Breda: Koninklijke Broese en Peereboom.

gemeente Utrecht. (2016). *'De Rode Loper uit'*. gemeente Utrecht, Centrummanagement Utrecht. Utrecht: gemeente Utrecht.

Gemeente Utrecht, D. W. (sd). *utrecht.nl/concern-bestuur-ontwikkeling/Participatiestandaard*. Opgeroepen op maart 2017, van <https://www.utrecht.nl/>:
https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/1.concern-bestuur-ontwikkeling/Wijken/Participatie/Participatiestandaard_1_.pdf

Hairfix, E. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)

Hensbroek, M. (2017, april 19). Diepte interview herinrichting Twijnstraat. (Y. Mokadmi, Interviewer)

<http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/>. (sd). Opgeroepen op maart 2017, van
decentrale.regelgeving.overheid:
<http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Actueel/Utrecht%20%28Utr%29/302237.html>

<https://www.utrecht.nl/>. (sd). Opgeroepen op maart 2017, van www.utrecht.nl:
<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/1.concern-bestuur-ontwikkeling/Wijken/West/2015/Benchmarkrapport2014Utrecht.pdf>

<https://www.utrecht.nl/>. (sd). Opgeroepen op maart 2017, van [utrecht.nl](http://www.utrecht.nl):
<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/1.concern-bestuur-ontwikkeling/Wijken/West/2015/Benchmarkrapport2014Utrecht.pdf>

- ontwikkeling/Wijken/Participatie/Nota_Versterking_en_verbreiding_van_participatie_in_Utrecht.pdf
- Klarenbeek. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)
- Langerak, W. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)
- movisie. (sd). Opgeroepen op maart 2017, van www.movisie.nl:
<https://www.movisie.nl/artikel/participatieladder-ordent-praktijkvoorbeelden-cli%C3%ABntenparticipatie>
- R. E. de Bruin, P. D. (2000). *Een paradijs vol weelde. Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht: Matrijs, in samenwerking met Het Utrechts Archief.
- Renes, H. (2005). *Historische atlas van de stad Utrecht: Twintig eeuwen ontwikkeling in kaart gebracht*. Amsterdam: Uitgeverij SUN.
- Rijkscommunicatie. (sd). Opgeroepen op april 2017, van www.communicatierijk.nl:
<https://www.communicatierijk.nl/vakkennis/f/factor-c/documenten/publicaties/2014/12/12/basispresentatie-omgevingsanalyse>
- Samsom, S. (2016). *officielebekendmakingen*. Opgeroepen op maart 2017, van zoek.officielebekendmakingen.nl: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/34581/kst-34581-2?resultIndex=0&sorttype=1&sortorder=4>
- Schagen, D. e. (1997). *Video-evaluatie 'fietsstraat' Utrecht*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Sofie Verhoeven, C. D. (2008). *Het burger-ei : perspectieven op lokale burgerparticipatie*. Brussel: SoCiuS.
- Steenhoven, H. v. (2017, april 13). Diepte interview Fietsstraat. (Y. Mokadmi, Interviewer)
- Teeseling, M. (2017, april 18). Diepte interview herinrichting Wittevrouwenstraat en Voorstraat. (Y. Mokadmi, Interviewer)
- Utrecht, G. (2016). *Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei*. Utrecht.
- Utrecht, g. (sd). *participedia*. Opgeroepen op 02 2017, van www.participedia.nl:
<http://www.participedia.nl/participatieladder>
- Verspeek, V. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)
- Visser, K. (2001). *Zo'n onbeschrijflijke stad: Dertig jaar stadsontwikkeling in Utrecht*. Utrecht: Matrijs.
- Vivant. (2017, mei). interview herinrichting Burg.Reig. (Y. Mokadmi, Interviewer)
- vzw, S. W.-V. (sd). *participatiewordtgesmaakt*. Opgeroepen op maart 2017, van www.participatiewordtgesmaakt.be: <http://www.participatiewordtgesmaakt.be/nl/je-bent-bestuurder/maatschappelijke-ontwikkeling/drie-generaties-burgerparticipatie/>

10. Bijlagen

Bijlage 1.

Bewoners en ondernemers interview Burgemeester Reigerstraat.

Om in kaart te brengen wat de impact en keuzes van de herinrichting in 1996 teweeg heeft gebracht is een diepte interview gehouden met betrokkenen die er ten tijden van het experiment 'fietsstraat'. De betrokkenen die hier informatie over wilden delen zijn hierover geïnterviewd. De betrokkenen zijn bij elkaar gekomen om zo het gesprek op gang te brengen en de verschillende invalshoeken verder toe te lichten. Het is daarom dat de opgehaalde informatie in zijn algemeenheid staat genoteerd en niet per geïnterviewde persoon wordt besproken. De geïnterviewde betrokkenen bestaan uit:
Bewoners (en omwonenden): Anoniem
Eigenaren Ondernemingen: Langerak, Verspeek, Hairfix, Klarenbeek, Brouwer, Vivant.

Om een richting in het interview aan te houden en feitelijke informatie te verzamelen zijn een aantal richtvragen opgesteld en aangehouden tijdens het interview, namelijk;

- Op welk procesmatig vlak ging het tijdens de herinrichting van 1996 mis?
- Welke inhoudelijke missers waren het gevolg van de herinrichting?
- Wat kan er voor de aankomende herinrichting beter dan de voorgaande herinrichting?

Bij de eerste bijeenkomst werd de aanleiding en noodzaak voor de herinrichting verteld door een verkeerskundige wat voor verwarring zorgde bij de betrokkenen en belanghebbenden. De verkeerskundige en diens collega's hadden zich niet voldoende in de achtergrond verdiept en hadden geen feeling met de dynamiek van de straat. Het overheersende gevoel bij meerdere ondernemers en bewoners was dat de gemeente allang de plannen klaar had en er geen ruimte meer was voor verandering. De bijeenkomsten werden eerder gezien als een formaliteit, om te kunnen zeggen dat ze met de betrokkenen hebben gecommuniceerd, in plaats van een echte discussie waar de plannen nog aangepast zouden kunnen worden. Er werden ook geen persoonlijke 1op 1 gesprekken gevoerd met bewoners en ondernemers waardoor de relatie tussen betrokkenen en de gemeente verslechterde. Er heerste een vermoeden bij een aantal betrokkenen dat de voormalig wethouder; Hugo van der Steenhoven, alleen zijn eigen plan door wilde drukken en zijn doelstellingen wilde halen. Daarnaast had een grote groep ondernemers het idee, vanwege zijn eigen fietsachtergrond, dat dit meer uit een persoonlijke hoek kwam dan een professionele gemeentelijke doelstelling.

Een van de knelpunten in de straat was de midden geleider. Deze was aangelegd om gemotoriseerd verkeer niet de mogelijkheid te geven om in te halen. De gevolgen van deze barrière waren echter volgens de betrokkenen een onveilig gevoel voor de weggebruikers. Er waren veel opstoppen en een hoop gevaarlijke situaties waarbij zelfs ongelukken gebeurden. De midden geleider, die later ook weer is verwijderd en waar tot op de dag van vandaag nog sporen van te zien is, komt volgens deze groep betrokkenen het liefst niet meer terug. Daarnaast is er nog een andere bottleneck in het ontwerp van de straat. De vluchtheuvel tegenover de Albert Heijn zorgt tot op heden voor gevaarlijke situaties. Allerlei soorten verkeer schiet aan alle kanten langs deze vluchtheuvel heen. Daarnaast kan de bus er maar met heel veel moeite langskomen als er een auto ook maar iets te dicht langs de straat geparkeerd staat.

De bewoners en ondernemers geven aan dat de straat een prettige uitstraling heeft. Ze zijn het er unaniem over eens dat de prettige sfeer en levendigheid een gevolg zijn van de unieke ligging en het historische karakter. Dit historische karakter is in de Burgemeester Reigerstraat nog veel meer aanwezig dan in de Nachtegaalstraat vinden de bewoners en ondernemers. Er wordt duidelijk gezegd dat het karakter van de straat onaangetast moet blijven en het historisch element niet ten kosten mag gaan van de toenemende mobiliteit in de straat. Ze willen graag dat het huidige karakter behouden word.

Volgens de betrokkenen kan de gemeente meer doen aan het participatieve onderdeel. De betrokkenen hebben niet het gevoel dat ze mee worden genomen in het verhaal en dat ze daadwerkelijk stemrecht hebben om voor andere oplossingen te kiezen. Het gevoel heerst dat het plan al door de gemeente gemaakt is. Er worden tot op heden, (net als in 1996), geen echte gesprekken gevoerd. De echte Utrechter woont en komt vaak in deze straat, maar dit blijft volgens de betrokkenen onderbelicht. De focus ligt binnen het project alleen op de passanten van en naar de Uithof, maar de oorspronkelijke Utrechters worden hier vervolgens compleet in voorbijgegaan.

(Langerak, 2017) (Verspeek, 2017) (Hairfix, 2017) (Klarenbeek, 2017) (Brouwer, 2017) (Vivant, 2017) (Bewoners, 2017)

Bijlage 2.

Video-evaluatie ‘fietsstraat’ Utrecht

Evaluatie van verkeersgedrag van automobilisten, fietsers en voetgangers in de Burgemeester Reigerstraat, gebaseerd op video-opnamen op drie locaties zomer 1997

R-97-28
Dr. Ch. Goldenbeld & drs. I.N.L.G. van Schagen
Leidschendam, 1997
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-97-28
Titel:	Video-evaluatie 'fietsstraat' Utrecht
Ondertitel:	Evaluatie van verkeersgedrag van automobilisten, fietsers en voetgangers in de Burgemeester Reigerstraat, gebaseerd op video-opnamen op drie locaties zomer 1997
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld & drs. I.N.L.G. van Schagen
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV:	69.846
Opdrachtgever:	Arends & Samhoud Verkeers- en Vervoerskundige Diensten
Trefwoord(en):	Video camera, evaluation (assessment), cycle track, adjustment, shopping centre, safety, danger, cyclist, behaviour, lorry, parking.
Projectinhoud:	In het kader van een experiment zijn in 1996 in Burgemeester Reigerstraat te Utrecht enkele fysieke aanpassingen aangebracht, waaronder een versmalling voor de rijbaan voor het auto- en fietsverkeer. De SWOV is gevraagd video-opnamen van het verkeersgedrag van (brom)fietsers, automobilisten en voetgangers in de Burgemeester Reigerstraat te evalueren, met als doel inzicht te krijgen in het voorkomen van mogelijk riskante of onwenselijke verkeerssituaties. Dit rapport doet verslag van de resultaten van de video-observatie.
Aantal pagina's:	18 p.
Prijs:	f 15,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Methode</i>	6
3.	<i>Resultaten</i>	8
3.1.	Resultaten locatie 1: toegang Maliebaan	8
3.2.	Resultaten locatie 2: midden fietsstraat	8
3.3.	Resultaten locatie 3: bushaltes ter hoogte van Albert Heijn	10
3.4.	Resultaten locatie 4: spoorwegovergang	11
3.5.	Algemeen	11
4.	<i>Conclusies</i>	13
4.1.	Algemeen	13
4.2.	Regelmatige probleemsituaties	14
4.3.	Incidentele probleemsituaties	15
5.	<i>Aanbevelingen</i>	17
5.1.	Algemeen	17
5.2.	Specifiek	17

1. Inleiding

De Burgemeester Reigerstraat is een straat in de Utrechtse binnenstad die verschillende functies vervult. De straat maakt om te beginnen deel uit van het hoofdwegennet van de stad Utrecht: er is veel auto- en busverkeer. Voorts verwerkt de straat dagelijks een stroom van enkele duizenden fietsers die van en naar het Universiteitsterrein de Uithof rijden. Bovendien is de Burgemeester Reigerstraat een buurtwinkelcentrum met een twintigtal winkels. De bevoorrading van deze winkels brengt met zich mee dat er regelmatig in de straat geparkeerd moet worden door bestelbussen en vrachtwagens.

Het is een bekend gegeven in de verkeerskunde dat wegen en straten die verschillende functies moeten vervullen, problemen opleveren. De in het verleden voorkomende problemen in de Burgemeester Reigerstraat zijn dan ook duidelijk herkenbaar.

Voor het fietsverkeer in de straat zijn indertijd geen aparte vrijliggende fietspaden aangelegd, maar fietsstroken. In de praktijk werden deze vaak bezet door geparkeerde auto's of door bestelbussen of vrachtauto's in verband met laden en lossen. Het gevolg hiervan was dat fietsers veelvuldig gebruik maakten van het deel van de rijbaan dat bestemd was voor het gemotoriseerde snelverkeer. De menging tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, waaronder ook zwaar verkeer, leidde onvermijdelijk tot zowel objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid.

Deze onwenselijke situatie was de aanleiding om in overleg met bewoners en omwonenden te werken aan een nieuwe vormgeving van de straat, die de veiligheid diende te verbeteren.

In het kader van een experiment werden de volgende fysieke aanpassingen aangebracht:

- versmalling van de rijbaan in beide rijrichtingen (maximaal 2,65 à 2,75 meter breed);
- scheiding van de rijbanen door verhoogde middengeleiders;
- schuin aflopende trottoirranden en randen van de middengeleiders;
- verkeersdrempel bij toegang tot de straat vanaf Maliebaan;
- aparte fietsstrook tegen het midden van de weg nabij de bushalte tegenover Albert Heijn;
- waarschuwingsbord 'Fietsstraat'.

De belangrijkste fysieke aanpassing betreft zonder meer de versmalling voor de rijbaan voor het auto- en fietsverkeer. Deze versmalling geeft auto's onvoldoende ruimte om fietsers (veilig) te kunnen passeren. Het idee achter deze aanpassing is, dat de snelheid van het fietsverkeer de snelheid van het gemotoriseerd verkeer bepaalt. Daarom wordt ook gesproken van de 'fietsstraat'. In november 1996 is de fietsstraat gereed gekomen.

Het bureau Arends & Samhoud Verkeers- en Vervoerskundige Diensten heeft de SWOV gevraagd video-opnamen van het verkeersgedrag van (brom)fietsers, automobilisten en voetgangers in de Burgemeester Reigerstraat te evalueren, met als doel inzicht te krijgen in het voorkomen van mogelijk riskante of onwenselijke verkeerssituaties. Dit rapport doet verslag van de resultaten van de video-observatie.

2. Methode

De videobeelden zijn opgenomen op 3, 4 en 5 juni 1997 van 8.00 tot 12.00 uur 's ochtends door Voerman Dols Communicatie BV te Utrecht.

De opnamen zijn gemaakt vanuit een op de stoep geparkeerde bestelbus; de camera was onopvallend in de bus opgesteld. De weggebruikers waren zich er zodoende niet van bewust dat er opnamen werden gemaakt.

Op dinsdag 3 juni zijn opnamen gemaakt van de toegang tot de fietsstraat aan de zijde van de Maliebaan (camera kijkrichting Maliebaan). Deze locatie is gekozen om eventuele toegangsc conflicten tussen autoverkeer en fietsverkeer in beeld te brengen. Ook de eerste tientallen meters voorbij de ingang van de Burgemeester Reigerstraat zijn op de opname te zien. De opnamen geven dan ook een beeld van de wijze waarop de verkeerssituatie zich stabiliseert.

Op woensdag 4 juni 1997 zijn ongeveer in het midden van de Burgemeester Reigerstraat opnamen gemaakt (camera kijkrichting Wilhelminapark). Beelden van laden en lossen, oversteken, parkeren en vertrekken komen veelvuldig op de opname voor.

Op donderdag 5 juni 1997 is de oostzijde van de Burgemeester Reigerstraat in beeld gebracht (camera kijkrichting Maliebaan). Daar bevindt zich ook een fietsvoorsorteerstrook die kennelijk mede dient om bussen die stoppen bij de halte te kunnen passeren.

Op 5 juni is het laatste half uur van de ochtend bovendien gefilmd bij de spoorwegovergang die de Burgemeester Reigerstraat doorkruist (camera kijkrichting Maliebaan).

De opnamen zijn door de twee auteurs van het onderhavige rapport onafhankelijk van elkaar bekeken. Er werd in het algemeen gelet op het voorkomen van riskante gedragingen of situaties. De beoordeling van wat riskant is of zou kunnen zijn, is uiteraard deels subjectief.

Specifieke aandachtspunten bij de observatie waren:

- Blijven automobilisten achter één of meer fietsers rijden zonder dat geprobeerd wordt deze te passeren?
- Is het duidelijk voor fietsers en automobilisten hoe de overgang van normale straat naar fietsstraat bij de ingang van de Maliebaan verloopt?
- Hoe wordt door fietsers gecageerd op kleine of grote opstoppen van gemotoriseerd verkeer?
- Hoe verloopt de relatie tussen fietsers en (brom)fietsers (snelheidsverschillen, inhaalmanoeuvres)?

Het grote pluspunt van de video-opnamen is, dat ze een duidelijk en volledig beeld geven van de gedragingen van verschillende weggebruikers, en van de verschillende en wisselende verkeerssituaties die zich kunnen voordoen.

De gebruikte opzet van video-opnamen kent evenwel ook beperkingen:

- De opnamen geven uitsluitend een beeld van de huidige situatie. Van de situatie voorafgaand aan de aanpassingen, zijn geen beelden beschikbaar.

3. Resultaten

3.1. Resultaten locatie 1: toegang Maliebaan

Mede door de verkeersdrempel vlak voor de ingang van de Burgemeester Reigerstraat rijden automobilisten met lage snelheid de fietsstraat in. De snelheidsverschillen tussen automobilisten en fietsers zijn zeer gering.

Op het wegdek ontbreken haaietanden voor zowel automobilisten als fietsers. Daardoor is het wellicht voor beide partijen niet geheel duidelijk hoe de voorrang formeel geregeld is. Uit het oogpunt van doorstroming is ritsen tussen auto's en fietsen noodzakelijk. Dat is ook wat er in de praktijk gebeurt, en over het algemeen ook goed gebeurt, mede dankzij de kleine snelheidsverschillen. Een aantal keren is te zien dat een auto toch vlak naast een fiets komt te rijden. De marge voor de fietser is dan wel voldoende, maar niet erg ruim. Dit kan wellicht voorkomen worden door de invoegstrook van de fietsers geleidelijker op de gemeenschappelijke weg te laten uitkomen en het eerste stukje iets breder te maken.

Een aantal fietsers rijdt de fietsstraat vanuit de rijbaan op zonder gebruik te maken van de fietsinvoegstrook. Sommigen doen dit om met extra snelheid de invoegende fietsers buitenom te passeren. Er zijn geen problemen met deze manoeuvre waargenomen.

Een stilstaande bus of personenauto aan het begin van de fietsstraat leidt er veelvuldig toe dat fietsers over het trottoir rijden. Hierbij zijn geen conflicten tussen fietsers en voetgangers geobserveerd.

Bij het afrijden uit de fietsstraat richting Nachtegaalstraat zijn wat problemen te zien met fietsers die naar voren proberen te gaan langs de auto's die voor het verkeerslicht wachten. Vrijwel alle fietsers proberen dat op één van de volgende manieren:

1. rechts van de auto's op de weg (waarbij de fietsers vlak langs de auto's rijden);
2. rechts via het trottoir;
3. of links via de andere wegstrook en trottoir.

Gezien de geringe snelheid zijn de consequenties voor de verkeersveiligheid waarschijnlijk beperkt.

3.2. Resultaten locatie 2: midden fietsstraat

Vrijwel alle automobilisten blijven achter fietsers rijden. De snelheid van automobilisten is laag, ook wanneer er weinig fietsers zijn. Er wordt door fietsers regelmatig op de middengeleidestrook gereden. Over het algemeen gebeurt dit om stilstaande auto's of bussen te passeren; maar soms ook, met name bij jeugdige fietsers, zonder direct aanwijsbare redenen. Voor de automobilisten ontbreekt de ruimte om fietsers te passeren. Omgekeerd doet zich wel het fenomeen voor dat bij een stoet traag rijdende auto's fietsers de auto's rechts passeren. Fietsers zoeken dan zelf de toch

krappe marges tussen auto's en trottoirrand op om de auto's te passeren. Dat gaat bijna altijd wel goed. Van groot belang hierbij is de schuin aflopende trottoirrand; fietsers die tussen auto en trottoirrand rijden, kunnen in een noodgeval gemakkelijk uitwijken het trottoir op. Datzelfde geldt voor de schuin aflopende trottoirrand op de middengeleiding; fietsers die tussen bus of auto en de middengeleiding rijden, kunnen in een eventueel noodgeval zonder problemen de middengeleiding oprijden. De krappe fysieke marges die door fietsers zelf worden opgezocht zouden een stuk onveiliger zijn, indien de randen van trottoir en middengeleiding rechthoekig waren.

Op de video-opnamen is te zien dat een aantal fietsers in de richting Maliebaan over een afstand van tien à twintig meter op de verkeerde rijstrook rijdt. Men doet dit om stilstaande auto's te passeren, of om na een aantal meters op de verkeerde rijstrook het trottoir op te rijden om naar een winkel te gaan. Het gebruik maken van de verkeerde rijstrook - en in tegenovergestelde richting van het doorgaande verkeer te rijden - komt regelmatig voor. Afstappen en recht de straat oversteken komt nauwelijks voor.

De fietsers die naar winkels moeten, rijden bijna altijd enkele meters over het trottoir om de betreffende winkel te bereiken. Bij het verlaten van de winkel rijdt men ook vaak weer over het trottoir, en maakt men weer enkele meters in verkeerde richting op een rijstrook, alvorens met een draai weer op de juiste rijstrook in de juiste richting te komen. De videobeelden laten weinig of geen conflicten zien bij deze regelovertrekkende manoeuvres.

Er werd één daadwerkelijk ongeval waargenomen. Een man loopt voor een op het trottoir geparkeerde auto haastig - zonder goed uit te kijken - de straat op. Een jonge vrouwelijke fietsers rijdt richting Wilhelminapark en ziet plotseling twee meter voor zich de man de straat oplopen. Zij wijkt naar snel links uit, maar kan de man niet meer ontwijken. De man loopt nietsvermoedend tegen de zijkant van de fiets op, hetgeen een flinke klap op levert.

De fiets van de vrouw heeft kleine wielen en een laag evenwichtspunt; mede daardoor kan de vrouw nog net, door met haar linkerbeen naar buiten te stappen, het evenwicht bewaren. De voetganger zegt iets tegen de vrouw en loopt door. De vrouw blijft nog een minuut langs de kant van de weg staan en inspecteert haar fiets op schade. Daarna rijdt ze weer weg. Zowel voetganger als fietser hebben bij dit ongeval geen schade opgelopen. Dit type ongeval kan echter ook ernstig letsel tot gevolg hebben. Jonge fietsers en oudere fietsers kunnen gemakkelijk ernstig letsel oplopen bij een valpartij. Waarschijnlijk is het ongeval ook niet gemeld bij de politie. De hoofdoorzaak van het ongeval was zonder meer de onoplettendheid van de voetganger. Wellicht heeft meegespeeld dat de op de stoep geparkeerde auto het zicht op de fietser heeft belemmerd.

De parkeerplaatsen nabij de winkels zijn veelvuldig bezet. Hoewel de auto's vrij dicht langs de rijweg geparkeerd staan en plotseling openende portieren een bekend gevaar voor fietsers zijn, zijn dergelijke incidenten niet op de videobeelden te zien.

Sommige auto's rijden achterwaarts de straat op. Hierbij is op de video-opnamen geen gevaar geconstateerd; maar bekend is wel dat dit soort

situaties gemakkelijk tot ongevallen kan leiden. Bestelbussen die gedeeltelijk op de weg en gedeeltelijk op het trottoir zijn geparkeerd, leiden tot passeerproblemen en roepen irritatie op bij bus- en vrachtwagenchauffeurs.

3.3. Resultaten locatie 3: bushaltes ter hoogte van Albert Heijn

Ter hoogte van de Albert Heijn-winkel is in beide rijrichtingen een extra fietsstrook van enkele meters voor fietsers aangebracht.

Rijrichting Maliebaan

De rijstrook richting Maliebaan heeft ter hoogte van Albert Heijn een aparte strook voor langzaam verkeer. Deze rijstrook ligt aan de linkerkant tegen het midden van de weg aan, enkele meters aangegeven door belijning en vervolgens enkele meters vrijliggend. Het is niet duidelijk of deze strook bedoeld is om wachtende bussen in te halen, of om voor te sorteren voor een oversteek naar de linkerkant van de straat via de uitsparing in de middengeleidestrook. In elk geval wordt de strook op beide manieren gebruikt en werden bij geen van beide functies directe conflicten waargenomen.

Wat opvalt is dat de ‘voorsorteer’-strook regelmatig door fietsers van de andere wegkant werd gebruikt, wanneer zij onvoldoende ruimte hebben om een wachtende bus links te passeren of wanneer er een rij auto's voor het verderop liggende verkeerslicht staan te wachten. Deze fietsers rijden dan op de verkeerde weghelft, tegen de richting van het doorgaand verkeer in.

Een aantal fietsers gebruikt in deze situaties ook het trottoir vlak voor Albert Heijn-winkel. Dat kan uiteraard gevaar opleveren in verband met uitstappende buspassagiers.

Rijrichting Uithof

Aan de zijde van Albert Heijn in de richting van de Uithof is de straat wat breder en is er aan de rechterkant van de weg via belijning een strook voor fietsers aangegeven. Het gaat om een strook van slechts een tiental meters. Dat de rijbaan hier wat breder is gemaakt, hangt wellicht samen met de bushalte aan de zijde van Albert Heijn. De bus die bij de halte stopt, kan nu door fietsers aan de linkerkant gepasseerd worden. Op deze plek worden fietsers regelmatig gepasseerd door automobilisten die van de extra ruimte gebruik maken. Een nadeel is uiteraard dat automobilisten vaak versnellen om de inhaalmanoeuvre uit te voeren.

Als een buschauffeur zich bewust is van het feit dat er een fietser links van de bus rijdt op het moment dat hij wil wegrijden, kan hij of zij daar nog rekening mee houden door even te wachten. De observatie van de video-opnamen toont echter aan, dat bussen van de halte weg rijden op het moment dat er fietsers naast hen rijden. Er is daarbij niet waargenomen dat fietsers worden gesneden. Wel is duidelijk te zien dat de fysieke marges tussen fietser en bus erg klein zijn. De schuine randen van de middengeleidestrook geven fietsers echter mogelijkheid tot uitwijken.

Er werd bijvoorbeeld een situatie waargenomen waarbij een fietser naast de bus stopte op het moment dat de bus begon te rijden. Waarschijnlijk durfde de fietser het niet aan om in de nauwe marge tussen rijdende bus en

weghelft. Directe conflicten met andere weggebruikers zijn daarbij zelden waargenomen, en de schaarse conflicten die wel werden geobserveerd, werden gemakkelijk opgelost.

Opvallend is dat *bromfietzers* en *snorfietzers* weinig werden gesignaleerd in de fietsstraat. De bromfietzers en snorfietzers die werden geobserveerd, reden over het algemeen met bescheiden snelheid. Een enkele keer is een bromfietser te zien die met wat hogere snelheid tussen het fietsverkeer 'slalomt'.

Over het gedrag van *voetgangers* is weinig op te merken. De lage snelheden van zowel auto's als fietsen maken een oversteekbeslissing gemakkelijker. Bekend is dat lage snelheden met grotere nauwkeurigheid kunnen worden ingeschat dan hogere snelheden. Bovendien maakt de 'middenstrook' het mogelijk de oversteek in twee etappes uit te voeren.

Uit de video-opnamen blijkt dat slechts weinig voetgangers gebruik maken van de oversteekplaatsen (met uitgeholde middenstrook). Zij steken over waar en wanneer het mogelijk is: de gebruikelijke oversteekstrategie van volwassenen. Voor mensen met kinderwagens en dergelijke zijn deze oversteekplaatsen wel praktisch: zij maken ook feitelijk gebruik van deze voorziening.

Bij het ene ongeval dat feitelijk werd geconstateerd (een voetganger loopt fietser omver) was de onoplettendheid van een voetganger duidelijk hoofdoorzaak.

4. Conclusies

4.1. Algemeen

Over het algemeen zijn de volgende conclusies te trekken:

1. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is in absolute zin lager geworden. Dat resultaat is zonder meer als winst te kwalificeren, want snelheidsvermindering van gemotoriseerd verkeer vertaalt zich terug in meer objectieve veiligheid.

Toelichting: De relatie tussen snelheid en kans op ontstaan van een ongeval is bekend: hoe hoger de snelheid, des te minder tijd heeft een bestuurder van een auto om de verkeerssituatie te overzien en om eventueel te reageren op een noodsituatie. Bij hoge snelheden wordt niet alleen de kans op een ongeval groter, maar ook dat de kans dat het ongeval tot ernstige verwondingen leidt. Bij een botssnelheid van 32 km/uur wordt 5% van de voetgangers gedood, bij 48 km/uur verongelukt 45% van de voetgangers dodelijk en bij 64 km/uur 85%.

2. De snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zijn verminderd. Bij geringe snelheidsverschillen verloopt de verkeersafwikkeling rustiger, zijn er minder inhaal-, uitwijk- en remmanoeuvres, en kunnen weggebruikers gemakkelijker op elkaars gedrag anticiperen.
3. De aangebrachte fysieke scheiding tussen beide rijrichtingen maakt frontale botsingen onmogelijk en geeft voetgangers gelegenheid in twee fasen over te steken.
4. Op enkele uitzonderingen na halen automobilisten fietsers niet in, behalve op plaatsen waar er enige extra ruimte is.

Op grond van conclusies 1 t/m 4 mag worden verondersteld dat de aangebrachte aanpassingen de verkeersveiligheid in de Burgemeester Reigerstraat hebben verbeterd.

De bereikte snelheidsvermindering van het gemotoriseerde verkeer is zeker positief te duiden. Desondanks blijft de Burgemeester Reigerstraat een straat met verkeerskundige problemen en knelpunten. De potentiële veiligheidsproblemen komen voor ongeveer 80% voort uit situaties waarin de normale doorgang voor het fietsverkeer is belemmerd. Dat kan gebeuren door auto's die willen parkeren of die wachten voor een verkeerslicht, door laden en lossen van toeleveringsbedrijven, en door bussen bij bushaltes. In die gevallen probeert een grote groep fietsers op alle mogelijke manieren de tijdelijke blokkade te omzeilen door middel van niet bedoeld gebruik van de weg: ze rijden over het trottoir, over de middengeleidestrook of via de andere weghelft (dus tegen het verkeer in).

4.2. Regelmatige probleemsituaties

Het merendeel van de fietsers is niet bereid om een wachttijd achter auto, vrachtwagen of bus te accepteren. Zodra als het autoverkeer stilvalt - en dat gebeurt regelmatig in de Burgemeester Reigerstraat - kiezen fietsers opportunistisch voor het voorbijrijden van het obstakel op elke manier die hen maar past. Zowel bij de toegang van de fietsstraat bij de Maliebaan als in het midden van de fietsstraat is bij fietsers veelvuldig het volgende gedrag waargenomen:

1. over het trottoir rijden;
2. over de verhoogde middengeleidstrook rijden;
3. op de verkeerde rijbaan rijden.

Op video lijkt dit gedrag niet veel risico's met zich mee te brengen. Maar de regelmaat waarmee dit gedrag voorkomt, baart toch enige zorg. Vaak gaat regelovertrekend gedrag tegen het normale verwachtingspatroon in. Fietsers die in de Burgemeester Reigerstraat richting Wilhelminapark rijden, zullen niet verwachten dat er op de rijbaan fietsers in tegenovergestelde richting rijden. Voetgangers verwachten niet dat er achter hen een fietser op het trottoir rijdt, die hen misschien nog wil passeren. Automobilisten zullen niet verwachten dat fietsers hen links over de middengeleiding passeren. Door de lage snelheid van fietsers, voetgangers en automobilisten zullen potentiële conflictsituaties vaak geen ernstige afloop hebben, maar in een enkel geval wel. Het ongeval tussen fietser en voetganger dat op de opname van 4 juni werd geobserveerd, had zeker ook tot ernstig letsel kunnen leiden, wanneer de fietser een ouder persoon of jong kind was geweest of wanneer de fiets een minder laag evenwichtspunt zou hebben gehad.

In principe is het ongedisciplineerde verkeersgedrag van een deel van de fietsers ongewenst. Ongewenst, omdat het aantal hinderlijke en potentiële conflictsituaties daardoor toeneemt. Ongewenst ook, omdat fietsers door wederzijdse voorbeeldwerking elkaar ervan overtuigen dat ongeveer alles is toegestaan.

De wortel van het probleem is gelegen in de veelvuldige opstoppen waarbij zwaar verkeer (vrachtauto of bus) zijn betrokken. De opstoppen leiden ertoe, dat veel fietsers zelf de aanwezige nauwe fysieke marges opzoeken - de nauwe ruimte op middengeleidstrook, van het trottoir, tussen auto en trottoirrand, of tussen bus en middengeleidstrook.

De vraag in hoeverre het aantal opstoppen verminderd kan worden, ligt buiten het bereik van deze studie. Belangrijk is wel om aan de hand van gerichte klachteninventarisatie, ongevalstudie of enquête onder gebruikers bij te houden welke regelovertrekkende manoeuvres van fietsers feitelijk voor veel overlast of gevaar zorgen. In de toekomst kunnen daarvoor dan heel concreet maatregelen genomen worden, in de sfeer van voorlichting, aanpassingen aan de weg, of eventueel ook politietoezicht.

Afzonderlijke aandacht verdienen de aanpassingen aan de weg bij de bushaltes aan de zijde van en tegenover de Albert Heijn-supermarkt. Aan de zijde van deze supermarkt is de weg wat breder en is een aparte fietsstrook gemarkeerd. Twee opmerkingen hierover. Ten eerste is volgens het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) niet toegestaan

dat bussen op een fietsstrook stoppen om passagiers in of uit te laten stappen. Ten tweede suggereert de fietsstrook dat fietsers nu gebruik zouden moeten maken van de strook, terwijl de bedoeling van de fietsstraat juist is dat fietsers vrij zijn om gebruik te maken van de hele rijbaan: het is dan niet consequent om dan voor enkele meters weer een fietsstrook aan te leggen.

Ook de aanleg van de fietsstrook op de andere weghelft, liggend tegen de middengeleiding aan (richting Maliebaan) is vatbaar voor kritiek. Ten eerste is niet duidelijk of deze fietsstrook als voorsorteerstrook of als passeerstrook voor de staande bus bedoeld is. Ten tweede lijkt het erop, dat de aanwezigheid van deze fietsstrook - in combinatie met de doorsteek - fietsers van de andere weghelft uitnodigt om via deze strook tegen het verkeer in te rijden om een stilstaande bus of vrachtauto verkeer te passeren.

4.3. Incidentele probleemsituaties

Er zijn enkele situaties die niet vaak zijn waargenomen, maar waarbij de veiligheid wel duidelijk in het geding is. We bespreken deze hieronder.

Hinderlijke en gevaarlijke passeermanoeuvres

In enkele gevallen is waargenomen, zowel bij toegang tot fietsstraat bij de Maliebaan als in het midden van de fietsstraat, dat automobilisten fietsers passeren terwijl de marges wel erg nauw zijn. Sommige automobilisten gaan zelfs zover dat zij met de linker wielen over de middengeleidestrook rijdend een fietser te passeren, terwijl daarvoor de ruimte eigenlijk te krap is. Deze passeermanoeuvres zijn voor fietsers waarschijnlijk hinderlijk, onverwacht en gevaarlijk, maar vormen in de drukke ochtenduren de uitzondering op de regel.

Het is voorstelbaar dat het hinderlijk of zelfs gevaarlijk passeren van fietsers vaker voorkomt bij geringe intensiteiten van fietsverkeer in de (late) avonduren. Dit is als gevolg van de gekozen opzet, waarbij alleen in de ochtenduren is gefilmd, niet vast te stellen. Echter, indien 's avonds inderdaad met hogere snelheid gereden zou worden, betekent dit uiteraard dat de situatie ter plekke op dat tijdstip onveiliger is. Het is de moeite waard, om ook voor andere uren op de dag, en voor weekenddagen na te gaan hoe vaak sprake is van hinderlijke passeermanoeuvres of van relatief hoge rijsnelheden.

Onverwachte versnelling van automobilisten

Bij het inrijden van de fietsstraat vanaf het centrum, bij de spoorwegovergang (waar de middengeleidestrook voor enkele meters is vervangen door belijning) en bij het midden van de fietsstraat ter hoogte van de Albert Heijn-winkel, gebruiken automobilisten de extra ruimte om een fietser te passeren en daarbij ook te versnellen. Vaak heeft dat weinig zin, omdat men een tiental meters verderop toch weer moet afremmen. Het optrekken van 15 km/uur tot 30 km/uur kan erg onverwacht zijn voor voetgangers die op het punt staan een oversteekbeslissing nemen.

Onoplettendheid van weggebruikers

Ondanks de lage rijsnelheden blijft de fietsstraat een omgeving die continue oplettendheid vereist. De grote hoeveelheden verkeer, de menging van verschillende soorten verkeer en het soms onverwachte gedrag van weggebruikers kunnen leiden tot een snelle wisseling van verkeerssituaties of

5. Aanbevelingen

De hiernavolgende aanbevelingen zijn uitsluitend gebaseerd op bestudering van de video-opnamen. Uiteraard kunnen aanvullende gegevens of nadere bestudering van de situatie ter plekke reden geven, om sommige van de aanbevelingen nader te kwalificeren, of om van de aanbevelingen af te wijken.

5.1. Algemeen

In het algemeen geldt de volgende aanbeveling:

1. Gezien het blijvend problematische karakter van de straat verdient het aanbeveling om een vinger aan de pols te houden bij de verkeersafwikkeling in de Burgemeester Reigerstraat. Dit kan gebeuren door gerichte klachteninventarisatie. Er zou bijvoorbeeld in de straat zelf een klachtenmeldpunt moeten zijn, waar weggebruikers gevaarlijke of hinderlijke situaties kunnen melden. Indien een specifieke situatie zich binnen een periode van enkele weken herhaalde malen voordoet, kan worden overwogen om daar gericht een maatregel voor te treffen in de sfeer van voorlichting, fysieke aanpassing, belijning, bebording of politietoezicht.

5.2. Specifiek

Op basis van de video-opnamen kunnen drie situaties in de Utrechtse fietsstraat aangewezen worden die om specifieke aandacht vragen:

2. Probleem: In sommige gevallen verloopt het ritsen tussen automobilisten en fietsers bij de toegang tot de fietsstraat vanaf de Maliebaan niet helemaal soepel, en komt een fietser vlak naast een auto te rijden.

Aanbeveling: Problemen bij het ritsen zijn waarschijnlijk te voorkomen door de invoegstrook van de fietsers geleidelijker op de gemeenschap-pelijke weg te laten uitkomen en het eerste stuk weg breder te maken.

3. Probleem: Bij het verlaten van de fietsstraat richting Nachtegaalstraat rijden fietsers veelvuldig over het trottoir, over de middengeleidestrook of soms op de verkeerde weghelft.

Aanbeveling: Het ongewenst gedrag van fietsers is voor een deel te voorkomen door de plaats waar het gescheiden fietspad begint, verder naar voren te halen, en door fietsers een aparte opstelruimte voor het verkeerslicht te geven.

4. Probleem: Bij de bushaltes aan beide zijden van Albert Heijn passeren fietsers de bus over het trottoir, vlak langs de bus rijdend, over de middengeleidestrook of via de andere weghelft. De bus begint soms te rijden met fietsers naast zich, waarbij de marges tussen bus en middengeleidestrook erg nauw zijn. De bedoeling van de fietsstroken op beide rijbanen is wellicht niet duidelijk. Wettelijk is niet toegestaan dat een bus op een fietsstrook stilstaat.

Bijlage 3.

Bijeenkomsten, uitkomsten werksessies

Er zijn sinds de start van het project al twee bijeenkomsten geweest. De eerste bijeenkomst was een sessie waar vooral veel kon worden opgehaald en alle betrokkenen en geïnteresseerden dingen konden roepen. Bij de tweede bijeenkomst werd al meer gestuurd richting mogelijke oplossingen en het benoemen van specifieke knelpunten om al iets meer grip te krijgen op mogelijke ontwerpgegevens. Bij deze tweede sessie werd duidelijk dat er in het project al snel een tweedeling optreedt op het gebied van de procesmatige kant en de inhoudelijke kant.

Bijeenkomst Nachtegaalstraat 18 april 2017



Zo'n 35 mensen wandelen het Stedelijk Gymnasium binnen. Er ontstaan direct al gesprekken aan de tafels waar we ons later op de avond over de Nachtegaalstraat zullen buigen.



De aanwezigen zijn divers, deels op 18 januari ook al aanwezig, deels voor de eerste keer. Als iedereen in de grote zaal zit wordt toegelicht wat op 18 januari is opgehaald en wordt het verdere proces toegelicht. We zitten in de fase waarin we zoveel mogelijk informatie, wensen en ambities ophalen. Rond de zomer gaan we met al deze input aan de slag met een zogenoemd programma van eisen en een functioneel ontwerp, daarna volgt het definitief ontwerp. Kitty presenteert de gedeelde ambities die zijn opgehaald: meer ruimte voor fiets en (informeel) verblijf. Auto, fiets en bus moeten blijven in de straat, maar kan het anders, kleiner, flexibeler? In de Nachtegaalstraat is een profielaanpassing nodig, de Burgemeester Reigerstraat moet op specifieke plekken worden aangepast. Behoud de mix van wonen, winkelen en horeca. De dilemma's waar we nu voor staan: doorstroming of verblijf?, hoe gaan we om met OV en bevoorrading in de straat? Welke plek krijgen auto- en fiets parkeren en hoe passen we het nieuwe in? Op dit moment loopt ook een aantal onderzoeken en we doen de komende tijd nog volop onderzoek. Denk aan koopstromen, verkeersintensiteiten enzovoort.

Vandaag zitten we bij elkaar om in te zoomen op de Nachtegaalstraat. Voordat we in kleine groepen uit elkaar gaan, geeft Stedenbouwkundige Werner de Feijter eerst nog een presentatie over de stedelijke ontwikkeling. Hoe passen de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat nu eigenlijk in alle ontwikkelingen en de visie voor de stad en de wijk Oost. Werner neemt ons mee naar de tijd dat de Nachtegaal nog floot in Oost. De wijk en stad zijn sindsdien enorm gegroeid en blijven dat doen. We moeten op zoek naar slimme oplossingen voor groei in de bestaande stad, niet daarbuiten. Meer inwoners betekent ook wat voor het gebruik van de openbare ruimte. De openbare ruimte van Utrecht dient steeds meer als huiskamer van de stad.



Alle aanwezigen verdelen zich over 6 tafels met elk een gespreksleider. Ze buigen zich al snel over referentiebeelden van verschillende stadsstraten. Wat spreekt aan in de beelden en welke elementen zouden we kunnen gebruiken voor de inrichting van de Nachtegaalstraat? Sommige groepen laten een groot deel van de beelden al snel afvallen en hebben al snel een of twee voorkeuren. Binnen één groep is snel consensus: het profiel van de Nachtegaalstraat moet zo worden als het profiel van de Burgemeester Reigerstraat. Een andere groep is er nog niet uit en ziet in de verschillende beelden wel iets aansprekends. Een ondernemer uit een van de groepen schrijft onder een sfeerbeeld: 'Ideaal, fiets en auto op de rijbaan en klinkers om snelheid te remmen'. De sfeer is goed en iedereen is druk in gesprek. Na de tafelgesprekken over de sfeerbeelden wordt er door de deelnemers gepuzzeld op het ideale profiel van de Nachtegaalstraat.

Rond de klok van 21 uur worden de gesprekken aan de tafels afgerond en de laatste plaatjes geplakt. Alle zes de ideaalprofielen hangen aan de muur en worden toegelicht door de groepen. Deze blijken over het algemeen erg eensgezind. De belangrijkste ingrediënten voor de inrichting: haal de twee vrij liggende fietspaden weg en laat fietsers op de rijbaan meefietsen met het overige verkeer. De ruimte die hierbij vrij komt kan worden toegevoegd aan de stoepen. De meeste groepen hadden een profiel met twee richtingsverkeer in gedachten, maar aan de tafels is ook gesproken over de mogelijkheden om eenrichtingsverkeer te maken. Daarnaast leeft de wens om, kleinere, liefst elektrische bussen te laten rijden. Verder graag een 30 km regime en aandacht voor goede oversteekplekken op specifieke plekken. Stille klinkers voor sfeer en snelheid remmend óf juist stil asfalt. Groen in de straat het liefst in de vorm van bomen, brede trottoirs met ruimte voor verblijf of met afwisselend parkeerplekken/laad-losplekken/bankjes/terras/groen. Auto parkeren mag wat minder, aan 2 zijden of afgewisseld aan elke zijde. Graag minder obstakels op de stoepen, denk aan hangende verlichting en gevelborden.

Een groep doet de oproep om te kijken of er al snel een aantal maatregelen genomen kunnen worden. Dus, om vooruitlopend op de herinrichting gewoon alvast een aantal ontwikkelingen in gang te zetten.

De laatste groep is rond de klok van 21.20 aan de beurt om haar plaat toe te lichten. 'Julie hebben het ook goed gedaan allemaal vanavond', zegt de deelnemer lachend.



Inhoud:

Groepsleden: Bewoner (man), Ondernemer (man) en raadslid - CDA (man)
Gespreksleider: Yassin Mokadmi

Onderdeel 1, sfeerbeelden + toelichten positieve aspecten van beelden.

In totaal lagen er 12 beelden op tafel. Alle beelden zijn bekeken en de beelden zonder positieve onderdelen werden aan de kant geschoven. De resterende zes beelden werden beter bekeken en de positieve punten zijn genoteerd.

Een van de eerste punten die onder de betrokkenen belangrijk gevonden werd, was de aanwezigheid van een rijgedeelte met een dubbele rijrichting. De sfeerbeelden met fietsers op de rijbaan spraken het meest aan bij de betrokkenen. Opvallend was dat ook de materiaalkeuze (van klinkers) op de rijbaan bij alle heren als positief werden ervaren. Er werd door de ondernemer onder een sfeerbeeld geschreven; 'Ideaal, fiets en auto op de rijbaan en klinkers om snelheid te remmen'. Daarnaast werd bij hetzelfde sfeerbeeld ook de opmerking gemaakt dat de aanwezige schuine stoepranden erg handig en fietsvriendelijk zijn.

Bij een volgend sfeerbeeld werd opgemerkt dat de aanwezigheid van voldoende groen de straat een bepaalde sfeer geeft. De bomen werden erg geapprecieerd. De aanwezige ruimte voor voetgangers werd opgemerkt en ook hier werden fietsers die aanwezig waren op de rijbaan als positief ervaren.

Een ander beeld viel bij de betrokkenen op door het egale vlak waar, voetpaden, parkeerplaatsen en rijweggedeelte op het zelfde niveau lagen. Dit werd als gebruiksvriendelijk ervaren. De 30 km/h zone werd hier als belangrijk benoemd en werd als voorbeeld genomen voor een veilige straat.

Bij een volgend sfeerbeeld werd opgemerkt dat er voldoende ruimte was voor fietsers om uit te wijken door het brede weg vlak en het samen delen van rijweggedeelte door gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Ook werd nogmaals herhaald dat op de afbeelding voldoende ruimte voor auto en busverkeer aanwezig was om elkaar te passeren en dit tweerichtingsverkeer vond iedereen ook noodzakelijk in de Nachtegaalstraat.

Het volgende sfeerbeeld werd geprezen door haar uitstraling (en veelvuldig gebruik van een bepaald type baksteen). Daarnaast werd opgemerkt dat de stenen een snelheid remmende maatregel leken te hebben. Daaraan werd toegevoegd dat de fietsers gemakkelijk de stoep op konden rijden door verlaagde stoepranden en het fietsparkeren hier goed was opgelost. Het laatst gekozen sfeerbeeld werd als positief ervaren door de groene uitstraling met veel bomen. En wat hier als zeer positief werd ervaren was de brede stoep met ruimte voor terrassen die de leefbaarheid zouden verbeteren.

Onderdeel 2, puzzelen met eerder opgehaalde wensen en bestemming in dwarsdoorsnede. Een groot A2 vel met een dwarsdoorsnede van de Nachtegaalstraat werd als ondergrond gebruikt. Voorafgaand aan de bijeenkomst zijn bepaalde plaatjes in verhouding afgedrukt en uitgesneden. De plaatjes bestonden uit: Verschillende breedtes in voetgangersstroken, fietsstroken, terrasstroken, bomen, parkeer/laad- en losstrook, autoverkeerstroken, auto-bus combinatiestroken en auto-fiets-bus combinatiestroken. Door de eerder besproken sfeerbeelden stonden de neuzen van de aanwezigen allemaal dezelfde kant op. Fietsstroken moesten verdwijnen en fietsers, automobilisten, busverkeer en ander gemotoriseerd verkeer moest gebruik maken van de rijbaan. Iedereen was van mening dat het gemotoriseerd verkeer in de straat te gast is en langzaam verkeer de ruimte moet bieden. Hierdoor ontstond voldoende ruimte aan weerszijden van de straat om een bredere voetgangersstrook aan te leggen en terrassen aan beide kanten van de straat mogelijk te maken. Het rijvlak moest een snelheidsverlaging krijgen van 50km/h naar 30 km/h en de straat moest beklinterd worden. De huidige autoparkeerplaatsen zouden volgens de aanwezigen, die overigens zelf ook autobezitters waren, wel vermindert kunnen worden als er specifieke maatregelen nodig zouden zijn. Hierbij kan worden gedacht aan een bushalte en/of extra fietsparkeerplaatsen.

Sfeerverslag bijeenkomst Burgemeester Reigerstraat 20 april 2017

20-04-2017 Zo'n 45 mensen verzamelen zich in Zaalverhuur 7 aan de Boothstraat. Het gezelschap bestaat uit bewoners uit de straat, uit de buurt, diverse ondernemers en vertegenwoordigers van belangenverenigingen. Vanavond richten we ons met name op de Burgemeester Reigerstraat.



Als iedereen zit, trapt projectmanager Kitty Koelman af. Zij licht het proces toe en wat we op 18 januari hebben gehoord en licht het verdere proces toe. We zitten in de fase waarin we zoveel mogelijk informatie, wensen en ambities ophalen. Rond de zomer gaan we met al deze input aan de slag met een zogenoemd programma van eisen en een functioneel ontwerp, daarna het definitief ontwerp. In 2019 verwachten we een eerste schop in de grond te zetten.

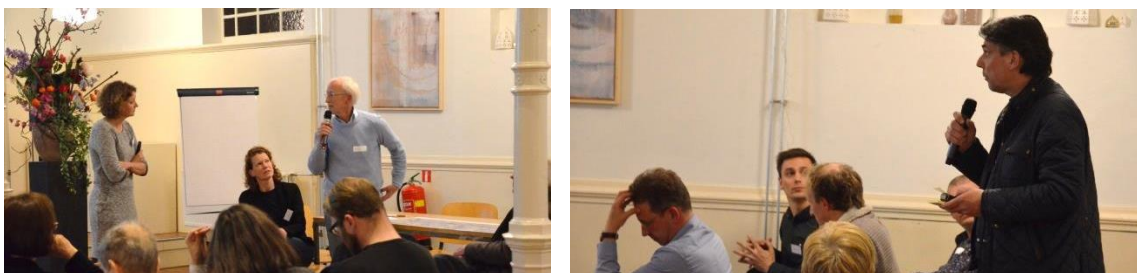
Kitty presenteert de gedeelde ambities die we hebben opgehaald: meer ruimte voor fiets en (informeel) verblijf. Auto, fiets en bus moeten blijven in de straat, maar kan het anders, kleiner, flexibeler? In de Nachtegaalstraat is een profielaanpassing nodig, de Burgemeester Reigerstraat moet op specifieke plekken worden aangepast. Behoud de mix van wonen, winkelen en horeca. De dilemma's waar we nu voor staan: de balans tussen doorstroming en verblijf?, hoe gaan we om met OV en bevoorrading in de straat? Welke plek krijgen auto- en fiets parkeren en hoe passen we het nieuwe inzamelen in? Op dit moment loopt ook een aantal onderzoeken en we doen de komende tijd nog volop onderzoek. Denk aan koopstromen, verkeersintensiteiten enzovoort.

In de zaal leven wat vragen; 'Wat zijn nou eigenlijk de uitgangspunten voor de herinrichting?' en 'Waarom doen we dit?' Kitty verwijst naar de presentatie die stedenbouwkundige Werner Feijter zo gaat geven. Hij licht toe hoe de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat nu eigenlijk binnen alle ontwikkelingen en voor de stad en de wijk Oost passen.

Werner neemt ons eerst mee naar de tijd dat de Nachtegaal nog floot in Oost. De wijk en stad zijn sindsdien enorm gegroeid en blijven dat doen. We moeten op zoek naar slimme oplossingen voor groei in de bestaande stad, niet daarbuiten. Meer inwoners betekent ook wat voor het gebruik van de openbare ruimte. De openbare ruimte van Utrecht dient steeds meer als huiskamer van de stad. Ook in Oost groeit het aantal inwoners nog steeds, vooral het aantal alleenstaanden neemt een vlucht. Het autogebruik en bezit neemt af. Op dit moment rijden dagelijks vier keer zo veel fietsers als auto's door de beide straten. Buslijn 8 is een drukbezette buslijn. Mensen uit de wijk doen hun dagelijkse aankopen in de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Voor de niet dagelijkse aankopen komt een deel van de bezoekers vanuit omliggende kernen (ca 13%).



Een aantal ondernemers geeft aan geen reden tot aanpassingen te zien. Zij gaan na de presentaties in gesprek met Kitty. De overige aanwezigen verdelen zich over 5 tafels met elk een gespreksleider. Ze buigen zich al snel over referentiebeelden van verschillende stadsstraten en een grote plattegrond van de Burgemeester Reigerstraat. Wat spreekt aan in de beelden en wat zouden we specifiek voor de Burgemeester Reigerstraat kunnen aanpassen? Sommige groepen laten een groot deel van de beelden al snel afvallen en hebben al snel een of twee voorkeuren. Een andere groep gaat alleen met de plattegrond aan de slag en schrijft er ijverig op wat nu de knelpunten zijn en hoe het anders kan. 'De bushalte verplaatsen, kan om de hoek' bijvoorbeeld. Iedereen is druk in gesprek en ondertussen vormt zich nog een zesde tafel van ondernemers en een bewoner. Ook zij schrijven de plattegrond vol met suggesties voor verbeteringen.



Rond de klok van 21 uur worden de laatste woorden opgeschreven. Kitty vraagt een aantal groepen om terug te koppelen wat zij hebben besproken. Een tafel met ondernemers en bewoners trapt af: 'We zouden graag eenrichtingsverkeer in de straat bestuderen'. Verder kan het parkeren voor zowel auto als fiets flexibeler. De bushalte bij de Albert Heijn zou ook om de hoek om de Oudwijkerdwarsstraat kunnen en laat evt. kleinere bussen rijden. Een andere groep vindt dat de snelheid van bus en auto omlaag moet, er voor de Albert Heijn meer ruimte en een betere oversteek moet komen voor voetgangers. Verder wordt nog genoemd: minder obstakels op de stoepen, lantaarnpalen kunnen aan de gevel en niet meer horeca en terrassen dan er nu al zijn. Parkeerplekken multifunctioneel inzetten.

Een ondernemer doet de oproep aan andere ondernemers; vraag je leveranciers om kleiner materieel in te zetten voor laden en lossen. Een andere groep met alleen ondernemers wil graag het parkeren aan beide kanten van de straat behouden en juist wel tweerichtingsverkeer. Het zou wel mooi zijn als alles 'gelijkvloers' wordt en er geen asfalt gebruikt wordt. Een groep met alleen maar bewoners is het hier weer niet helemaal mee eens. We sluiten af met hun wensenlijstje: eenrichtingsverkeer, kort parkeren, veel bomen, klinkers op brede voetpaden en minder reclameborden op de stoepen.

Inhoudelijk:

Groepsleden: 4 Bewoners (1x man) (3x vrouw), Bezoeker/voormalig bewoner (man), en (raadslid) - CDA (man)

Gespreksleider: Yassin Mokadmi

De werksessies van de bijeenkomst op 20 april over de Burgemeester Reigerstraat werd op dezelfde manier begonnen als op 18 april.

Onderdeel 1, sfeerbeelden + toelichten positieve aspecten van beelden.

De eerste punten die werden opgemerkt als positief bij enkele sfeerbeelden waren de brede trottoirs. Ook de klinkers in het straatbeeld sprak iedereen erg aan. Daarnaast werd het groen als prettig ervaren en moesten er volgens iedereen meer bomen in de straat komen. De 30 km/h zone werd opgemerkt en als positief opgeschreven. Als laatste werden ook de terrassen als positief benoemd.

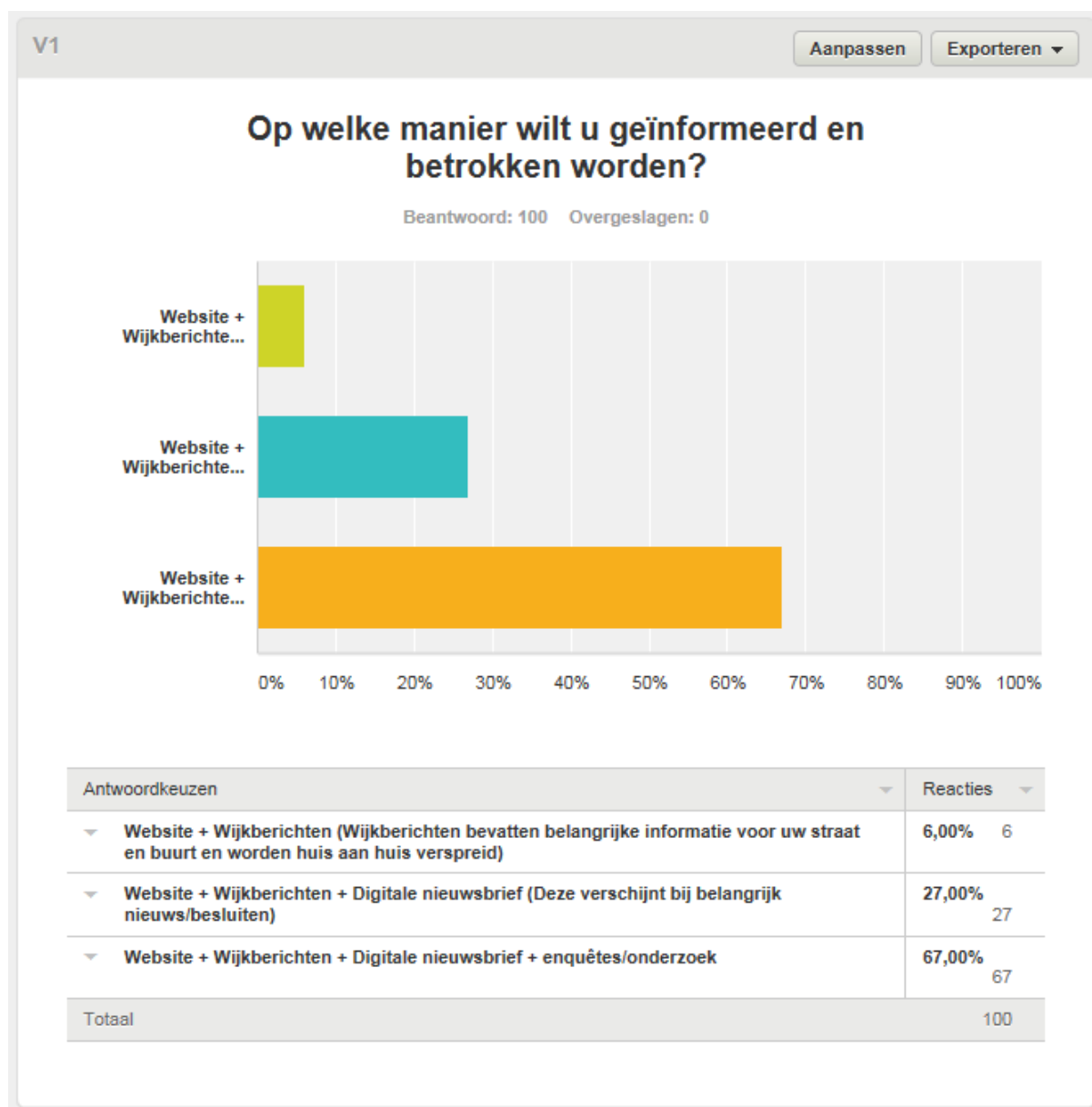
Onderdeel 2: aangeven op plattegrond wat er kan of moet worden aangepast aan de straat.

Bij dit onderdeel waren de positieve punten die eerder zijn opgehaald bij de sfeerbeelden op de plattegrond geschreven. Op de plattegrond staat geschreven dat het fietsverkeer in twee richtingen zal moeten blijven en het gemotoriseerd verkeer in 1 richting moet gaan rijden. Er moeten meer bomen geplaatst worden en meer aandacht komen voor groen. Een fietsenstalling zou in de straat een oplossing moeten zijn voor het zwerffietsen probleem. Verder werd aangehaald dat parkeerplaatsen in de straat kunnen worden opgeheven en verplaatst worden naar de plekken langs het spoor. Ook werd er ingebracht dat een deel van het spoor kan worden omgeturnd tot parkeerplaatsen.



Bijlage 4.

Om een duidelijk beeld van de betrokkenheid te krijgen is een enquête opgesteld en uitgezet binnen de groep betrokkenen. Zij hebben hun e-mailadressen beschikbaar gesteld om mogelijk te worden gecontacteerd. In de uitgezette enquête, is kort gevraagd hoe zij in het vervolg betrokken willen blijven bij het project. De betrokkenen hadden de mogelijkheid om aan te geven op welke manier zij geïnformeerd willen worden en of ze bereid zijn vaker deel te nemen aan enquêtes en onderzoeken. De geënquêteerde betrokkenen kregen de volgende vragen gesteld, ook is duidelijk hoe groot de betrokkenheid is als naar de percentages wordt gekeken:



Heeft u zelf nog suggesties hoe u op de hoogte wil worden gehouden en/of betrokken wil worden?

Beantwoord: 36 Overgeslagen: 64

● Reacties (36)

Tekstanalyse

Mijn categorieën

GEAVANCEERDE FUNCTIE

Gebruik Tekstanalyse om reacties te zoeken en te categoriseren. Zie veelgebruikte woorden en zinnen. Als u Tekstanalyse wilt gebruiken, voert u een upgrade naar een GOUD- of PLATINA-plan uit.

Upgraden

[Meer informatie »](#)

Categoriseren als... ▼

Filteren op categorie ▼

Reacties doorzoeken



Weergave van 36 reacties

Als Fietzersbond willen we graag nauw betrokken worden bij de planvorming.

3-3-2017 21:56 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Bij een prototype (dus nog niet af) vind ik het leuk om mee te kijken.

3-3-2017 21:23 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Ik wil, vooral tijdig op de hoogte worden gebracht, niet pas in het stadium als er toch niets meer te besluiten valt.

3-3-2017 20:46 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

enquêtes mag maar hoeft niet - die keuze (nut/noodzaak) is aan jullie wijkberichten zijn relevant voor degenen die geen digitale nieuwsbrief ontvangen / minder actief betrokken zijn

3-3-2017 20:32 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Neen

3-3-2017 20:29 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

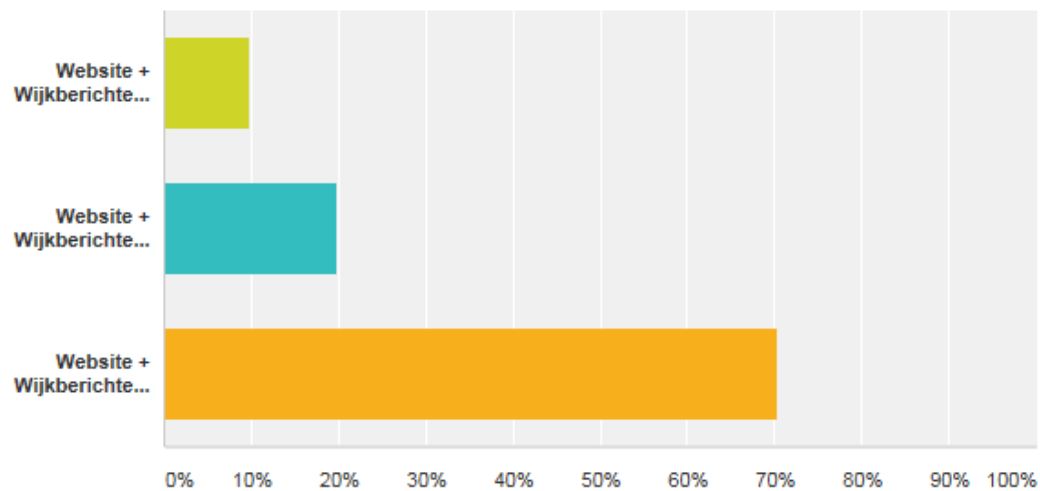
Email

3-3-2017 18:42 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Indien er input wenselijk is, werkroepen geformeerd dienen te worden, dan stel ik mij graag beschikbaar.

Op welke manier wilt u geïnformeerd en betrokken worden?

Beantwoord: 91 Overgeslagen: 0



Antwoordkeuzen	Reacties
Website + Wijkberichten (Wijkberichten bevatten belangrijke informatie voor uw straat en buurt en worden huis aan huis verspreid)	9,89% 9
Website + Wijkberichten + Digitale nieuwsbrief (Deze verschijnt bij belangrijk nieuws/besluiten)	19,78% 18
Website + Wijkberichten + Digitale nieuwsbrief + enquêtes/onderzoek	70,33% 64
Totaal	91

Heeft u zelf nog suggesties hoe u op de hoogte wil worden gehouden en/of betrokken wil worden?

Beantwoord: 30 Overgeslagen: 61

● Reacties (30)

☁ Tekstanalyse

📁 Mijn categorieën

GEAVANCEERDE FUNCTIE

Gebruik Tekstanalyse om reacties te zoeken en te categoriseren. Zie veelgebruikte woorden en zinnen. Als u Tekstanalyse wilt gebruiken, voert u een upgrade naar een GOUD- of PLATINA-plan uit.

Upgraden

[Meer informatie »](#)

Categoriseren als... ▼

Filteren op categorie ▼

Reacties doorzoeken



Weergave van 29 reacties

Wij staan in de wintermaanden ,met een oliebolakraam op de hoek Maliebaan ,Burg.Reigerstraat. Ik zou graag betrokken willen worden met de herinrichting via een gesprek.

6-3-2017 13:47 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Wat ik heel leuk zou vinden is als ik u foto's mag doorsturen van alle onbedoelde effecten van de huidige straat inrichting/straatmeubilair/borden waardoor de straat zo slecht gebruikmaak is voor velen.

6-3-2017 12:55 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

ik zit vanaf 16 maart in bestuur Maliekwartier

6-3-2017 8:13 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Gewoon per email, hoe simpel! Lijkt mij heel normaal dat eigenaren van vastgoed in de straat ook bericht krijgen van zulke plannen , zij zijn direct belanghebbende. Alleen dat komt de gemeente niet uit!! Kleine moeite !

6-3-2017 7:47 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Twitter?

5-3-2017 21:55 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

Via workshops en een validatiesessies van de oplossingsrichting

5-3-2017 21:15 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

**Voer hier de postcode van uw
woning/onderneming in (Dit is niet verplicht
maar geeft ons een beter beeld waar
de betrokkenen wonen/werken)**

Beantwoord: 80 Overgeslagen: 11

● **Reacties (80)**

☁ Tekstanalyse

📁 Mijn categorieën

GEAVANCEERDE FUNCTIE

Gebruik Tekstanalyse om reacties te zoeken en te categoriseren. Zie veelgebruikte woorden en zinnen. Als u Tekstanalyse wilt gebruiken, voert u een upgrade naar een GOUD- of PLATINA-plan uit.

Upgraden

[Meer informatie »](#)

Categoriseren als... ▼

Filteren op categorie ▼

Reacties doorzoeken



Weergave van 76 reacties

3581pa

21-3-2017 21:58 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

3818WP

21-3-2017 11:40 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

3581KT

19-3-2017 13:17 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

3581cd

18-3-2017 7:59 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

3583 et

13-3-2017 18:13 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

3583CG

13-3-2017 12:09 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)

3582 GH

11-3-2017 10:44 [Antwoorden van respondenten weergeven](#)