

Kwaliteit in de Zuidpoort

Definitieve variant na participatie over 6 varianten



Verkeersstudie Zuidpoort -
Toelichting definitieve variant
april 2021

Onderwerpen in deze toelichting

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

pagina



Ledig Erf: ontworpen voor doorstroming van buslijn 12

1. Inleiding en doel

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



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

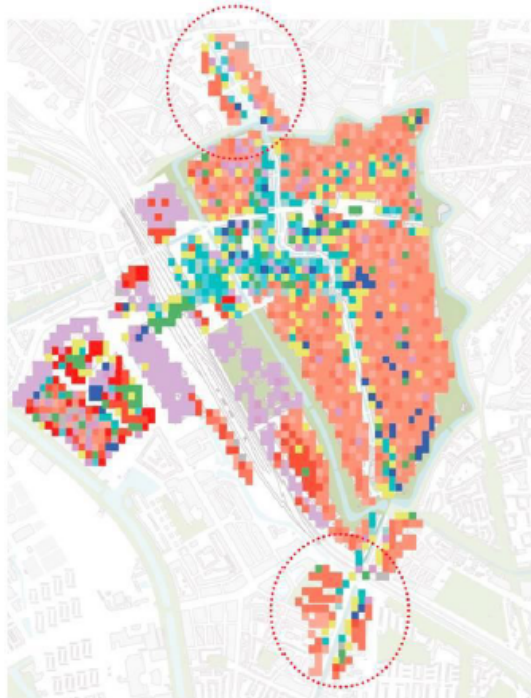


2. Ambities voor de Zuidpoort

Omgevingsvisie binnenstad

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

Omgevingsvisie Binnenstad: verblijf op 1, inclusief de voorsteden



Functiekaart 2040: uitbreiding richting voorstel



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



Kaart omgevingsvisie Singel Rondon/verbindingen landschap

vervolg: Ambities voor de Zuidpoort

Ambities voor Ledig Erf

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

Ambities voor Vondellaan - Baden Powellweg - Albatrosstraat

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

3. De 6 oorspronkelijke varianten



Variant 1 Ledig Erf als fietsstraat



Variant 2 Ledig Erf autoluw



Variant 3 Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer



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



Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden



Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat



vervolg: De 6 oorspronkelijke varianten

variant 4 - Ledig Erf autoluw met één afslagverbod (was voorkeursvariant college B en W ten behoeve van participatie)



- Fietssingel
- Routes om het Ledig Erf
- Geen doorgaand verkeer
- Afslagverbod



- Afname autoverkeer
- Toename autoverkeer

Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

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

4. Participatieresultaat samengevat

Participatie op 3 sporen:

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

3 maanden resterend

[Lees meer](#)



Verkeer in de Zuidpoort: wat vind jij?

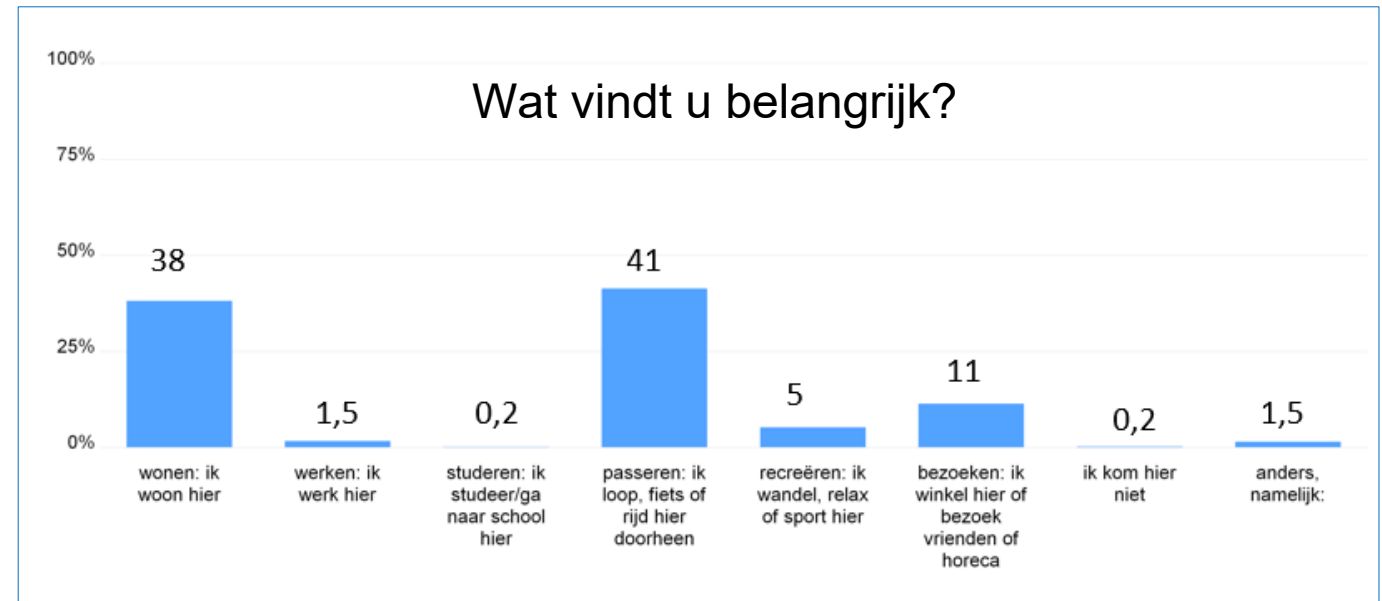
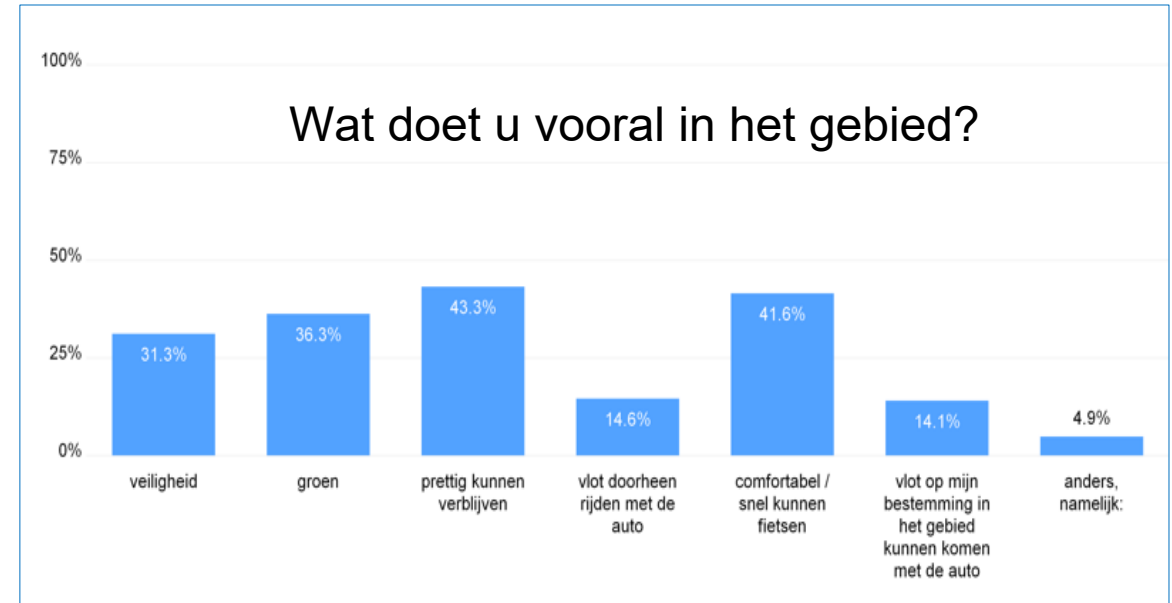
Het Ledig Erf en omgeving wordt prettiger om te wonen, winkelen en verblijven. Met meer groen en ruimte voor fietsers en voetgangers. Om dit te bereiken heeft de gemeente 6 varianten voor het verkeer gemaakt. Voor welke variant ga jij?

vervolg: Participatieresultaat samengevat **denkmee.utrecht.nl**

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

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

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



vervolg: Participatieresultaat samengevat

denkmee.utrecht.nl

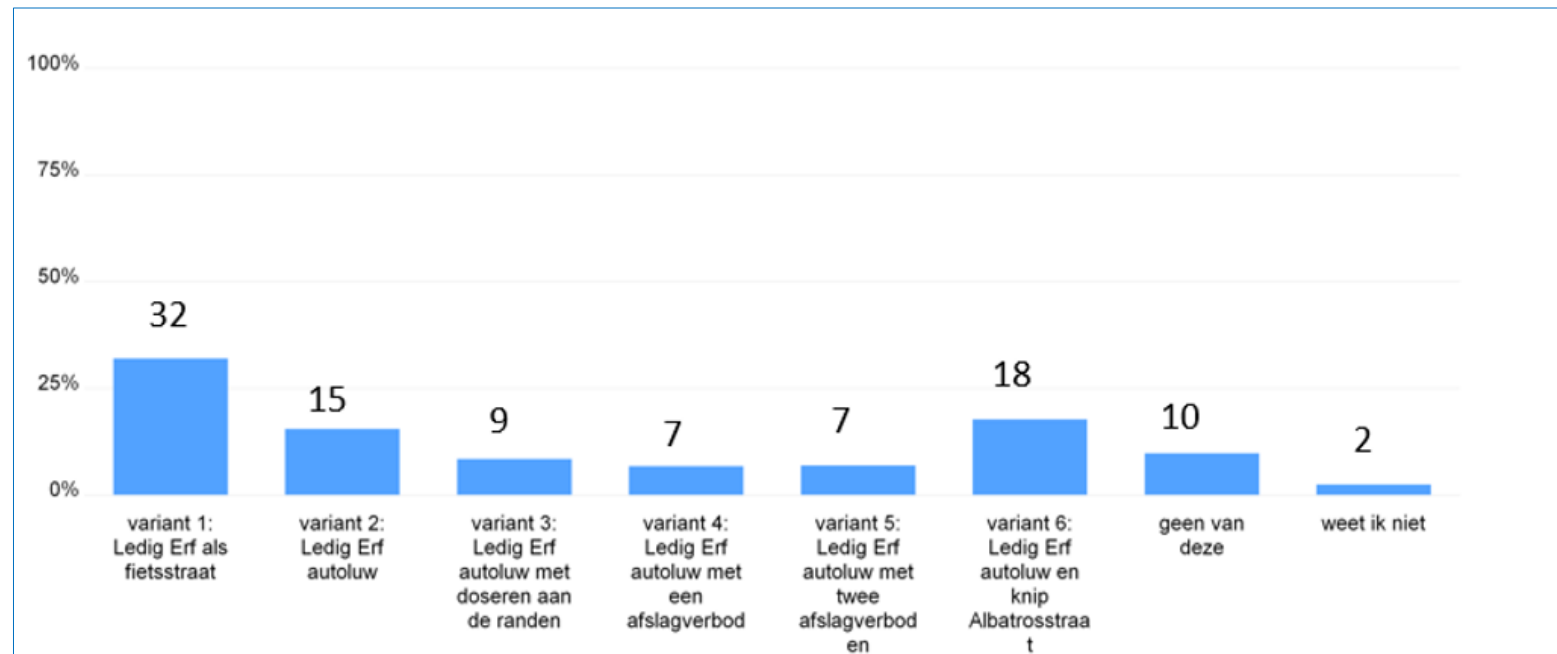
Veel gehoorde argumenten voor ingrijpen:

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

Zorgen over verkeereffecten bij stevige ingreep:

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

Grootste belangengroepen scoren op vergelijkbare wijze.



32% is voor een kleine ingreep (fietsstraat)

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



vervolg: Participatieresultaat samengevat

Serie interviews stakeholders

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

Conclusies

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



vervolg: Participatieresultaat samengevat

Bijeenkomst klankbordgroep

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

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

Conclusies

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



5. Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Vanuit de participatie zijn twee nieuwe varianten ontstaan:

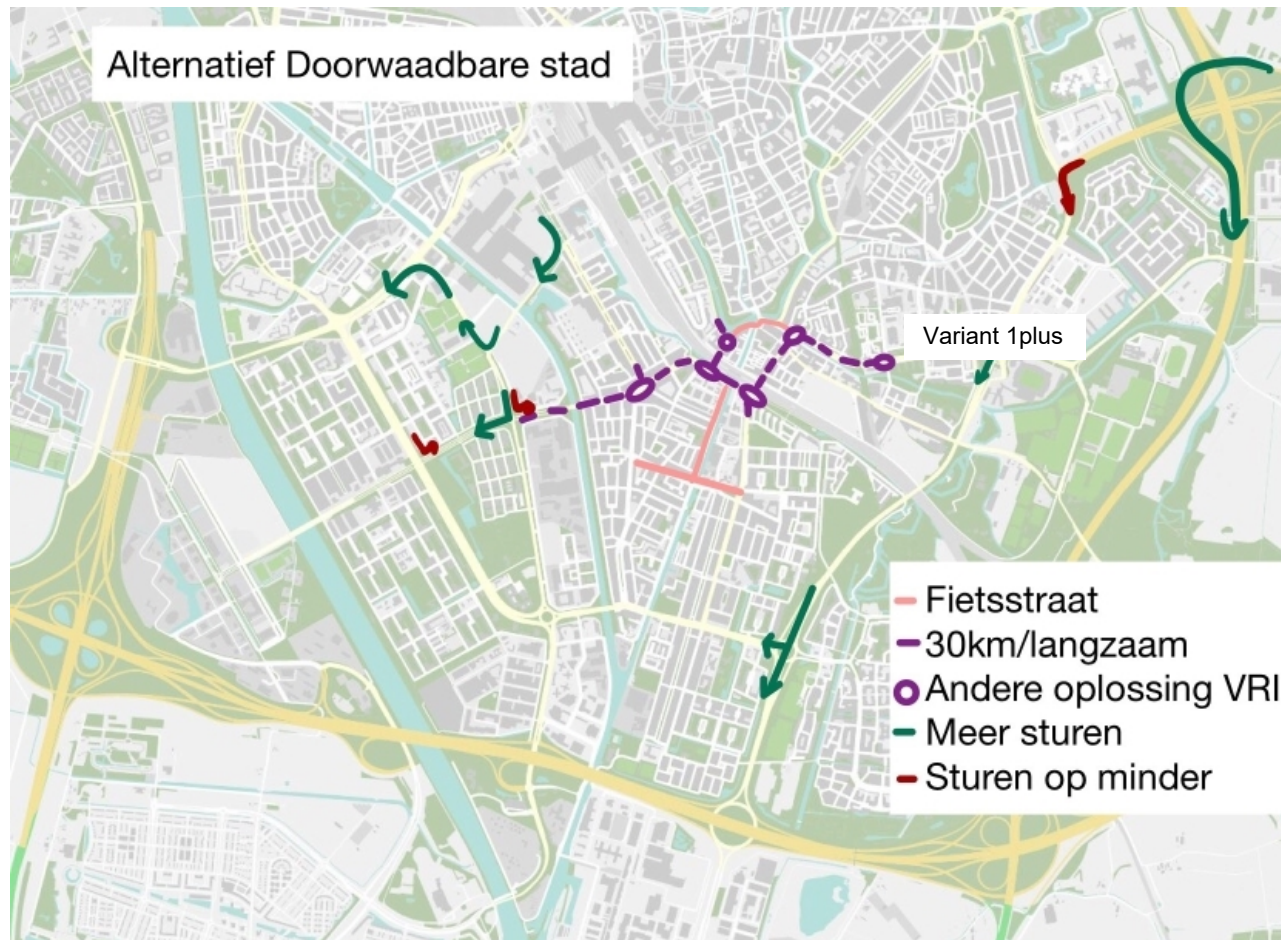
- Een aantal bewonersgroepen vertegenwoordigd in de klankbordgroep hebben **variant 1-Plus** aangereikt
- Vanuit de gesprekken met verschillende ondernemers, CMU en bewonersgroepen rond de binnenstad is **variant 4A**, als Alternatief voor **variant 4** ontstaan

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



vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

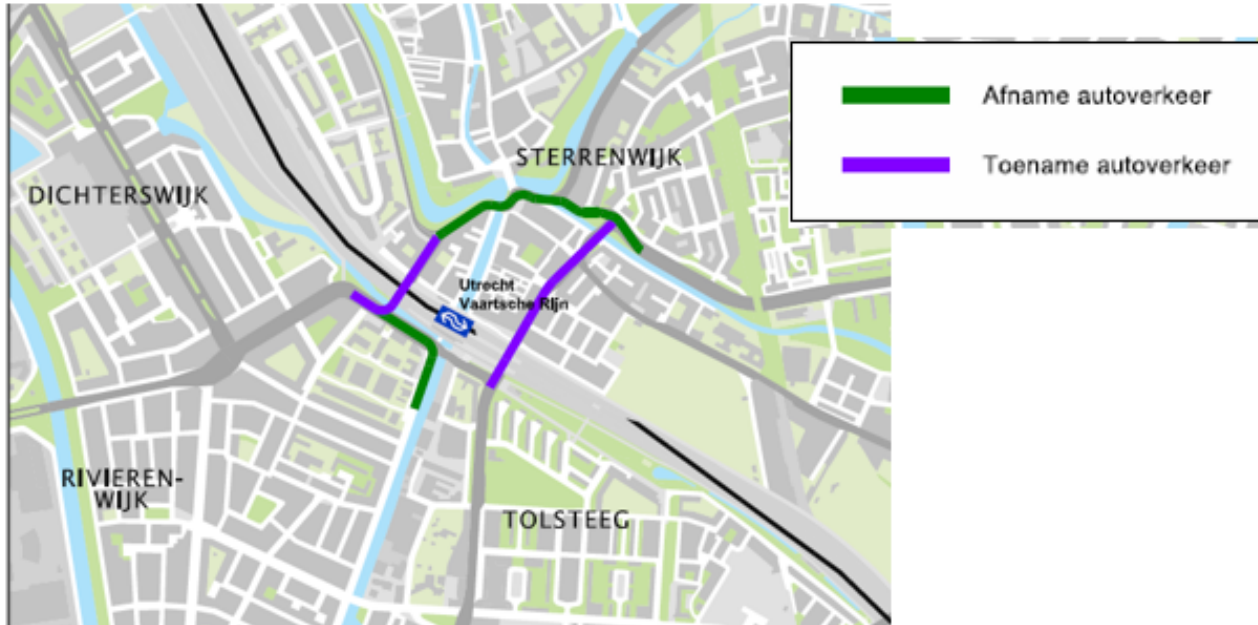
Variant 1-Plus



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

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 1-Plus: verkeerseffecten ten opzichte van variant 1



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

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie
Variant 1-Plus: ruimtelijke kwaliteit

Beeld Ledig Erf als fietsstraat



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg

2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm

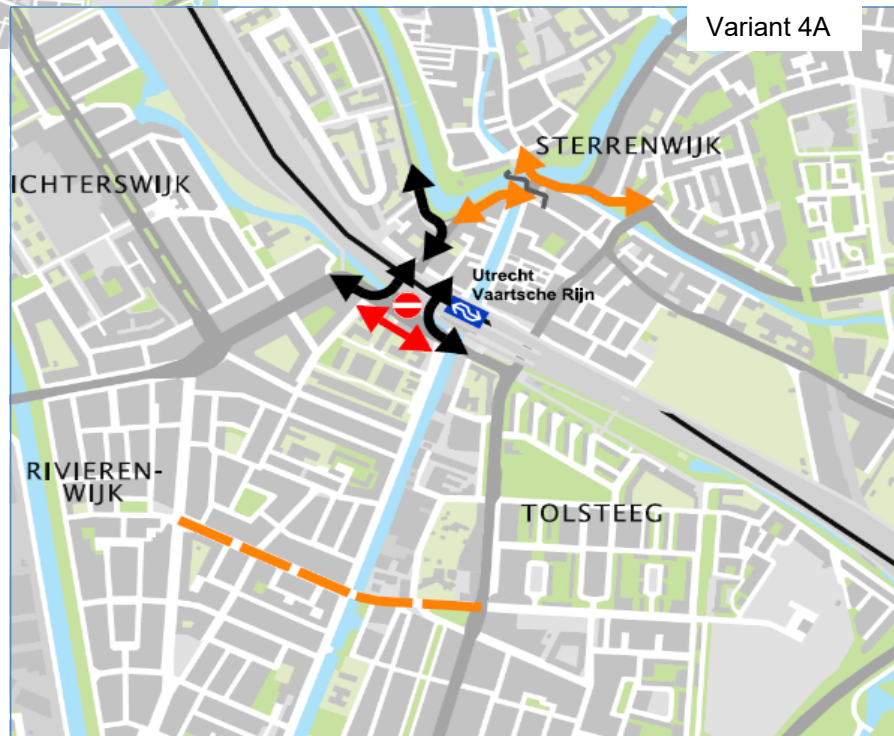


vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A (als alternatief voor variant 4)



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



Net als bij variant 4 zijn de gewenste aanvullende maatregelen:

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

Mitigerende maatregelen op wegen die drukker dreigen te worden:

- Autoluw inrichten Waalstraat/Diamantweg.
- Optimalisatiemaatregelen 't Goylaan en Socrateslaan.



vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: verkeerseffecten

Verwachte netwerkeffecten

Afname op de Vondellaan en het Ledig Erf. Keerbeweging op de Briljantlaan wordt voorkomen.

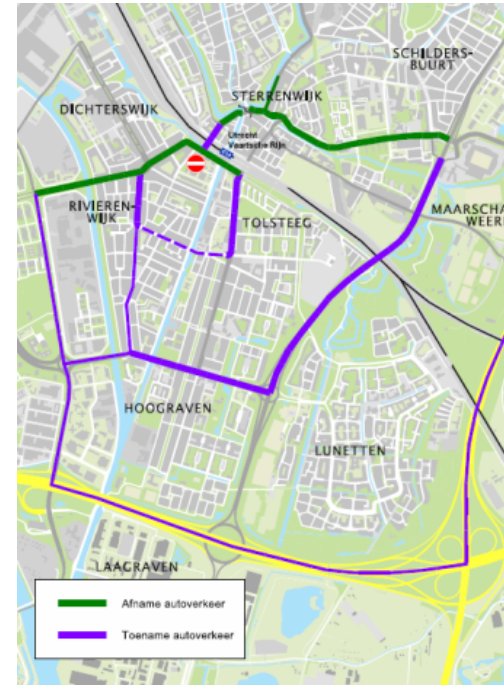
Vergelijkbare effecten op de Diamantweg-Waalstraat als bij variant 4 (inclusief noodzaak voor aanvullende maatregelen) en doorschuiven van verkeer naar 't Goylaan en Waterlinieweg.

Variant 4



Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

Variant 4A



Effecten variant 4A

- Ledig Erf wordt *shared space* / plein
- Oost-westroute rustiger
- Route via Waalstraat drukker
- 't Goylaan-Socrateslaan drukker
- Milieueffecten



vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

Variant 4A: ruimtelijke kwaliteit

Autoluw Ledig Erf (ingericht als *shared space*)



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg



6. Naar een definitieve variant

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

Nadelen van variant 1-Plus

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

Voordelen van 1-Plus

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

Conclusie

Deze voordelen wegen niet op tegen de nadelen.



vervolg: Naar een definitieve variant

Verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4

- **Autoverkeer van en naar Utrecht-Oost** (Rubenslaan en Venuslaan) kan bestemmingen in binnenstad, Zuidpoort, Hoogh Boulandt en Hoog Catharijne bereiken.
- **Vrachtverkeer vanuit Utrecht-Oost** (o.a. bevoorrading binnenstad en Hoog Catharijne) kan nog gebruik maken van route via Venuslaan.
- **Parkeervoorziening aan zuidkant Hoog Catharijne** en bedrijven in Hoogh Boulandt zijn nog goed bereikbaar na realisatie van afsluiting Catharijnesingel voor autoverkeer.
- **Kans op sluipverkeer wordt kleiner** via de Oudegracht (tussen Venuslaan en Catharijnesingel).
- **Geen ongewenst kerend verkeer** op Briljantlaan ter hoogte van Rotsoord.
- **Uitstralingseffecten iets kleiner** (o.a. Vondellaan, oostelijk deel 't Goylaan).
- **Vaartsche Rijngarage beter bereikbaar** vanuit Venuslaan, Briljantlaan én binnenstad (bij variant 4 garage alleen via Briljantlaan en Vondellaan bereikbaar). Veel bewoners die garage gebruiken wonen aan oostkant Vaartsche Rijn.



Aanvullende maatregelen blijven ook bij variant 4A nodig:

1. Toename verkeersdruk op route Waalstraat / Diamantweg (via Oranjebrug)*

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

2. Toename van geluids- (en lucht) belasting op met name Rijnlaan en Waalstraat, Diamantweg, Briljantlaan, Bleekstraat

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

3. Toename verkeers- en geluidbelasting op de 't Goylaan en Socrateslaan (met circa 20%)*

Op deze route is optimalisatie van doorstroming mogelijk (blijkt uit uitgevoerde simulatiestudie). De toename van autoverkeer bij keuze variant 4A kan grotendeels worden opgevangen door de doorgerekende optimalisaties (zoals verwijderen VRI Linschoter-singel). Verkeer wordt net als nu gebufferd aan de uiteinden. *Kosten:* 0,6 mln euro. Dekking vanuit Socrateslaan en MPB 2021.

4. Kleine kans op sluipverkeer door de binnenstad

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

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

7. Conclusie

Keuze voor Variant 4A

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



Doorgaand autoverkeer:
van binnen naar buiten

Bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat



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



Variant 2: Ledig Erf autoluw

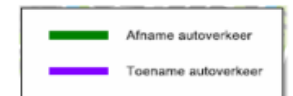


vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer

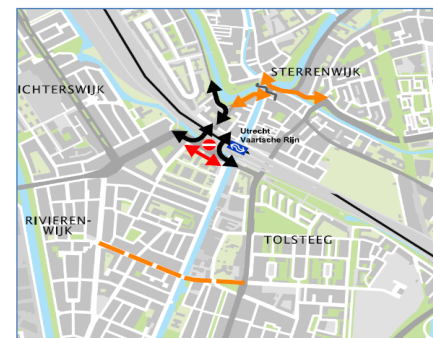


Variant 4: Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod



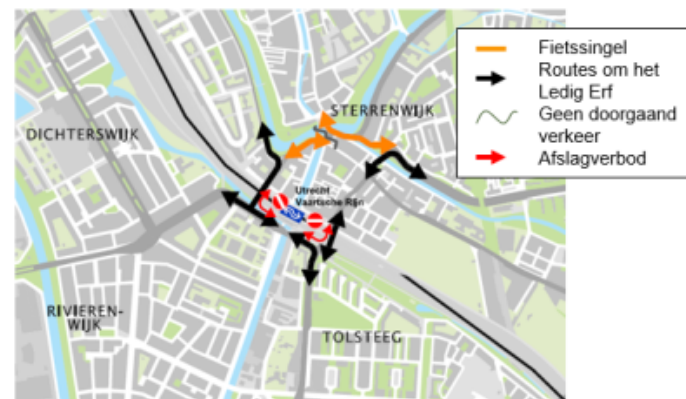
Verkeerseffect met aanvullende maatregelen

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



vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

Variant 5: Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden



Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat

