

Aan de gemeenteraad

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

Geachte leden van de raad,

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

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

Zuidpoort in het Mobiliteitsplan

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

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

Verkeersstudie Zuidpoort: varianten voor een autoluwe leefomgeving

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

Variant 1: Ledig Erf als fietsstraat

Variant 2: Ledig Erf autoluw

Variant 3: Ledig Erf autoluw met doseren aan de randen

Variant 4: Ledig Erf autoluw met een afslagverbod

Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden

Variant 6: Ledig Erf autoluw en knip Albatrosstraat

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

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

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

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

Participatie in drie sporen

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

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

Proces naar besluitvorming over de definitieve voorkeursvariant

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

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,