# Kwaliteit in de Zuidpoort
# Definitieve variant na participatie over 6 varianten



Verkeersstudie Zuidpoort -
Toelichting definitieve variant
april 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/zuidpoort

# Onderwerpen in deze toelichting


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



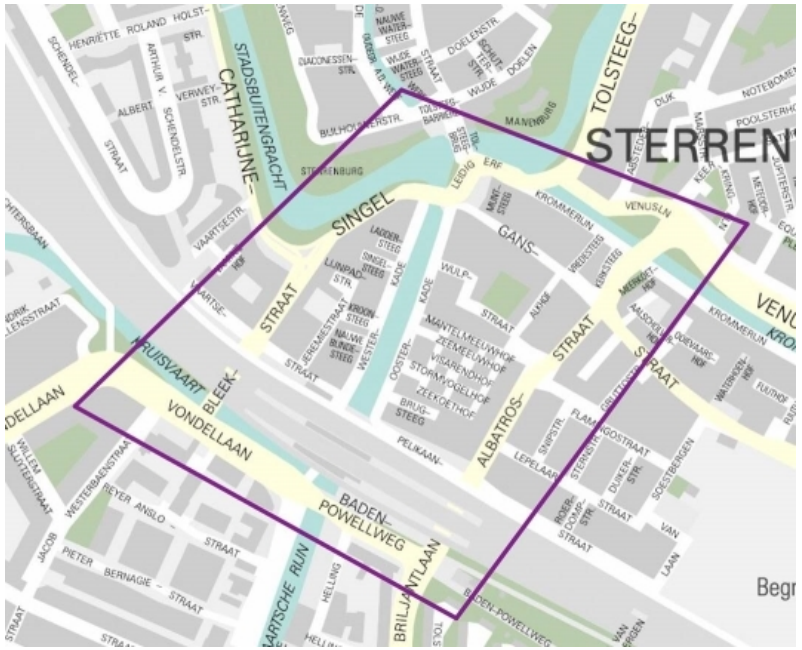


*Ledig Erf: ontworpen voor doorstroming van buslijn 12*

Gemeente Utrecht

# 1. Inleiding en doel

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

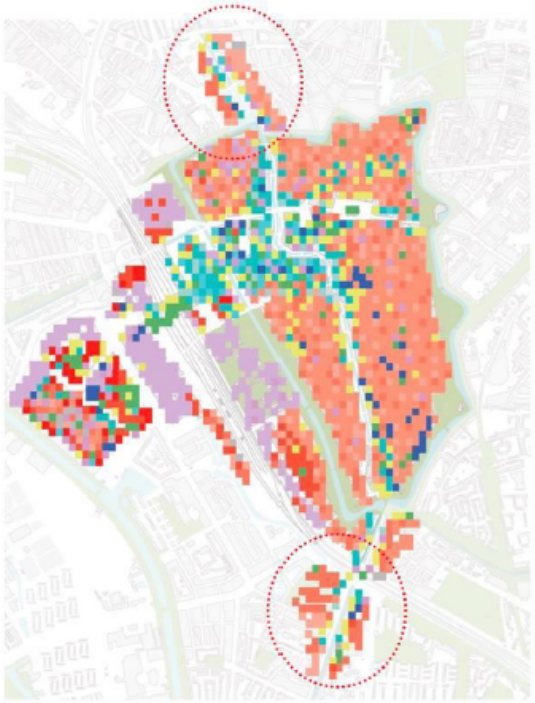



Doel van deze presentatie: toelichting op de keuze voor de definitieve variant

# 2. Ambities voor de Zuidpoort

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

*Omgevingsvisie Binnenstad: verblijf op 1, inclusief de voorsteden*



*Functiekaart 2040: uitbreiding richting voorstel*



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



*Kaart omgevingsvisie Singel Rondom/verbindingen landschap*

Gemeente Utrecht

# vervolg:  Ambities voor de Zuidpoort

**Ambities voor Ledig Erf**

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

**Ambities voor Vondellaan - Baden Powellweg - Albatrosstraat**

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

# 3. De 6 oorspronkelijke varianten




Variant 1 Ledig Erf als fietsstraat




Variant 2 Ledig Erf autoluw




Variant 3 Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer




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




Variant 5: Ledig Erf autoluw met twee afslagverboden



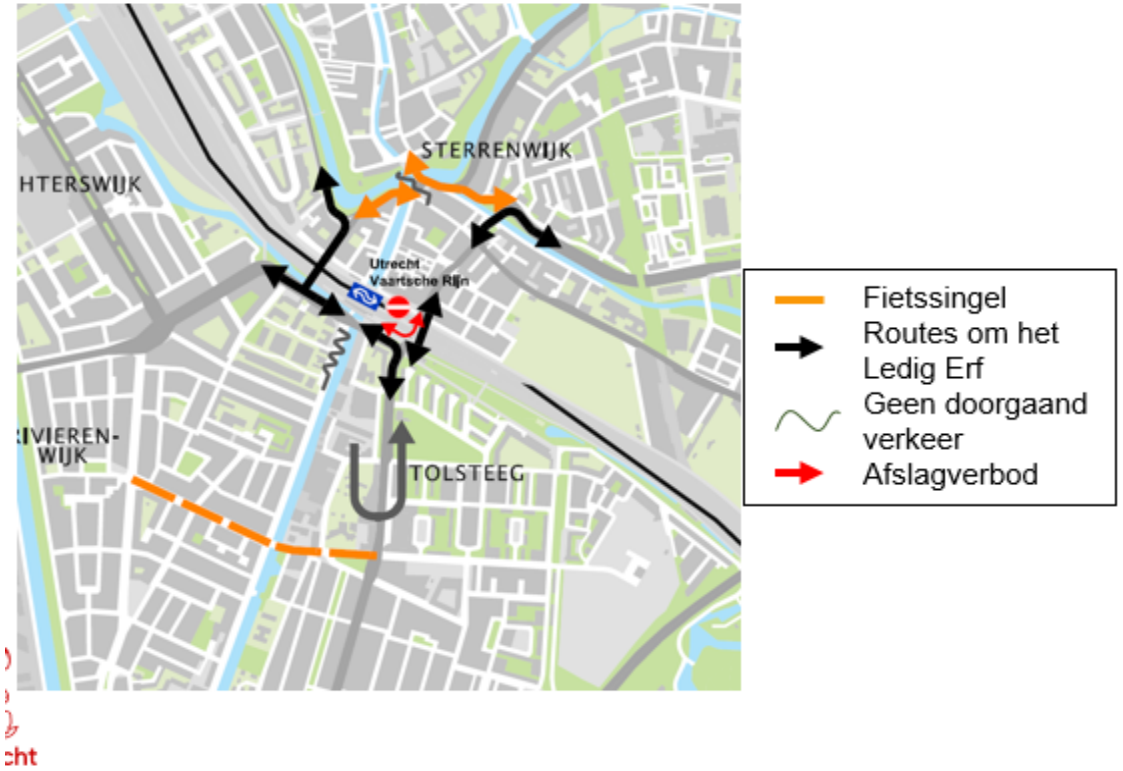

Variant 6: Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat

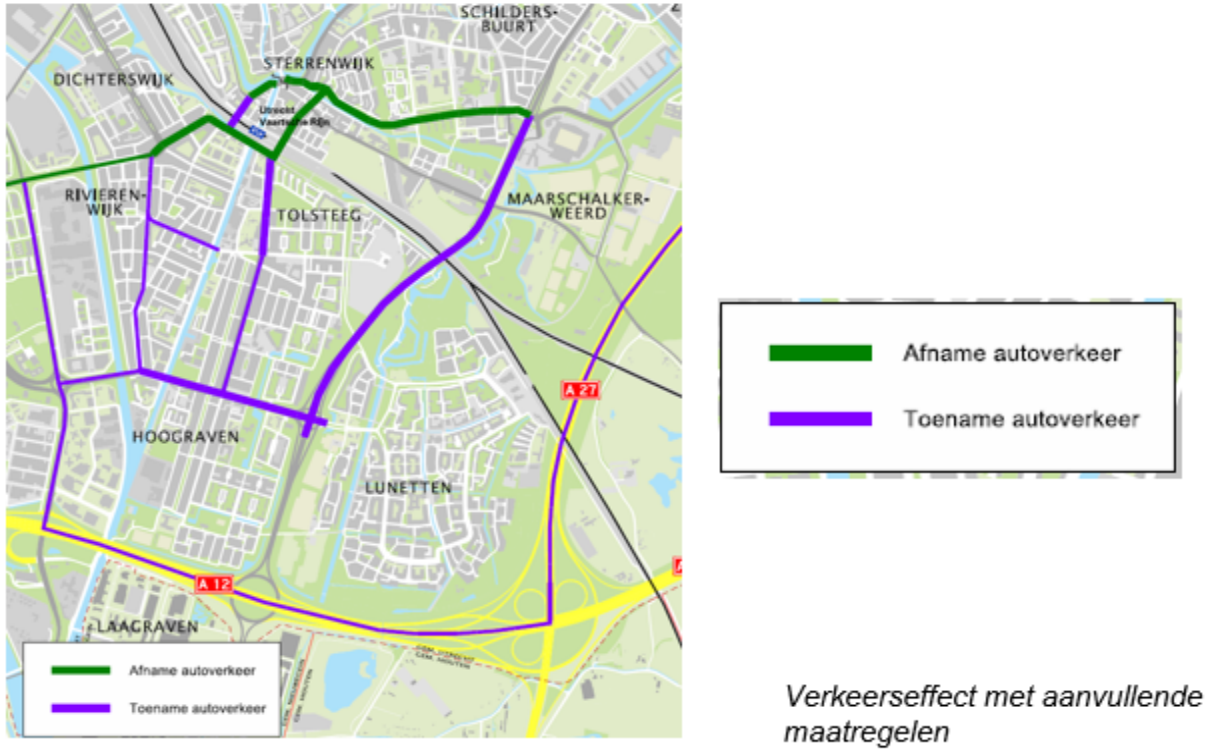


vervolg:  De 6 oorspronkelijke varianten

## variant 4 - Ledig Erf autoluw met één afslagverbod

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




*Verkeerseffect met aanvullende maatregelen*

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

Gemeente Utrecht

# 4. Participatieresultaat samengevat

Participatie op 3 sporen:

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




Gemeente Utrecht

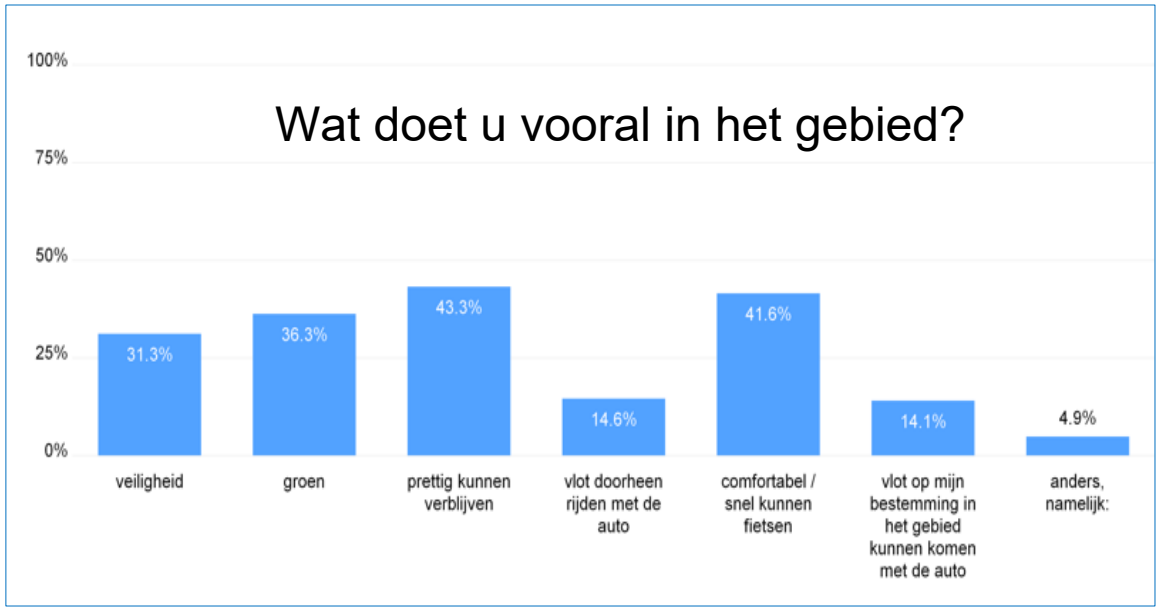
vervolg: Participatieresultaat samengevat

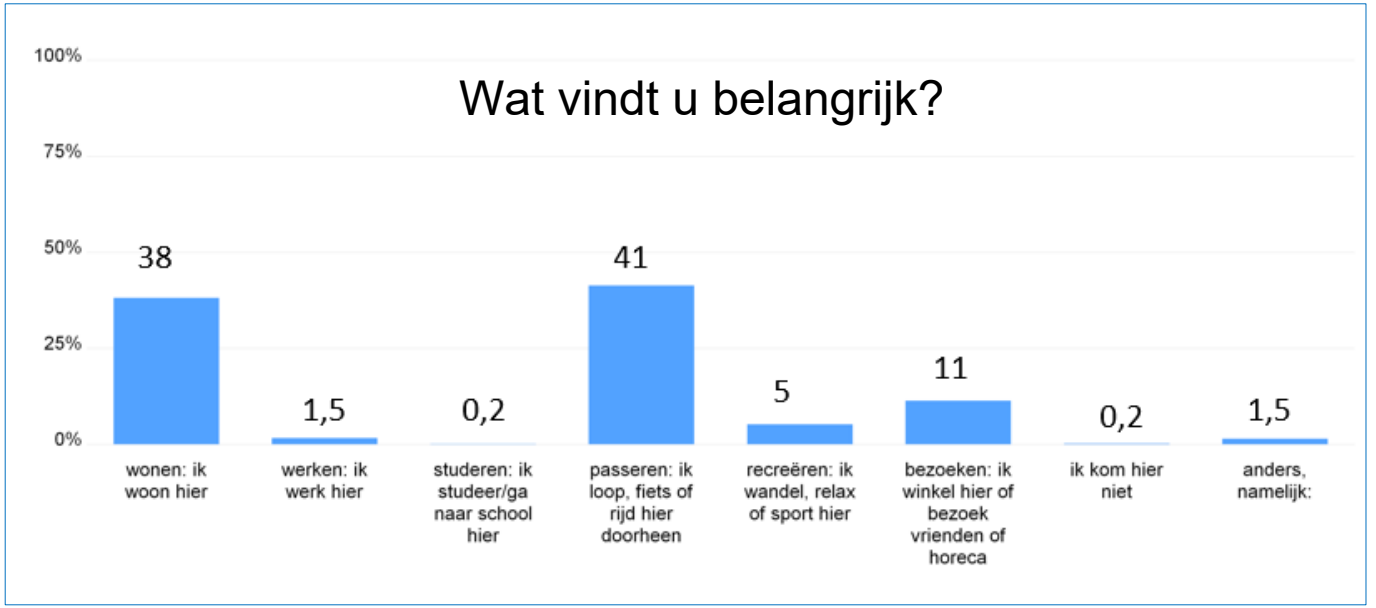
# denkmee.utrecht.nl

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

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

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




Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

# denkmee.utrecht.nl

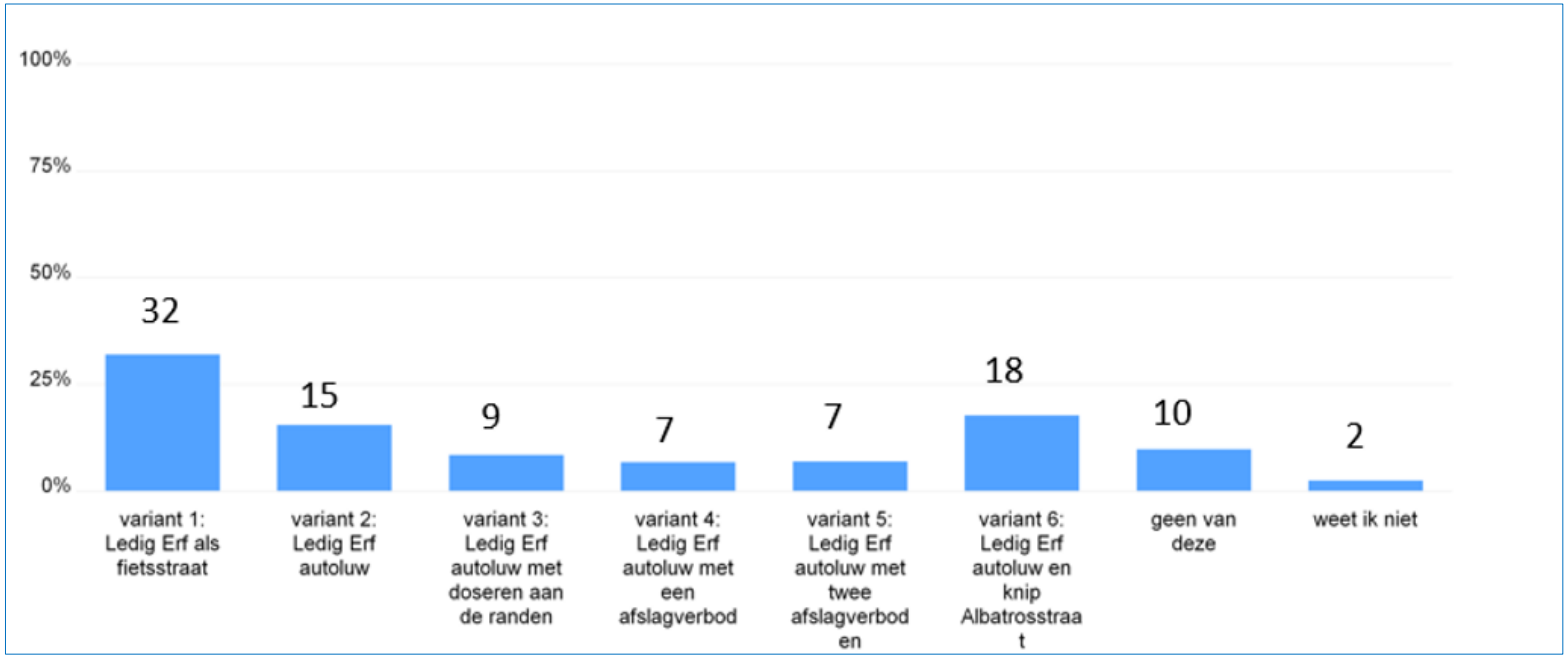
Veel gehoorde argumenten voor ingrijpen:

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

Zorgen over verkeereffecten bij stevige ingreep:

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

Grootste belangengroepen scoren op vergelijkbare wijze.




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

Gemeente Utrecht

vervolg: Participatieresultaat samengevat

# Serie interviews stakeholders

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

**Conclusies**

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

vervolg: Participatieresultaat samengevat

# Bijeenkomst klankbordgroep

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

**Samenvatting voorkeuren per organisatie in de Klankbordgroep**

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

**Conclusies**

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

# 5. Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

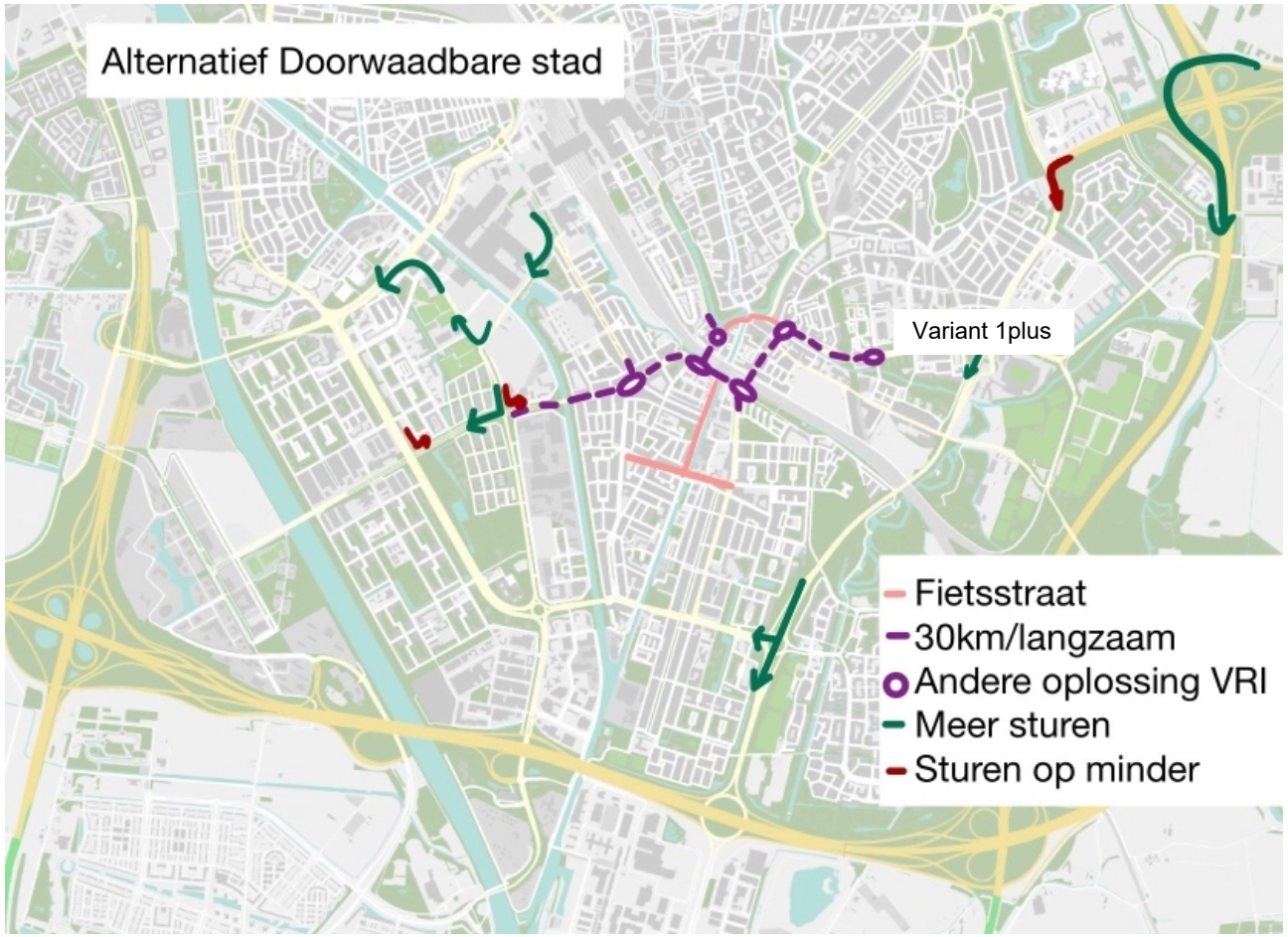
Vanuit de participatie zijn twee nieuwe varianten ontstaan:

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

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

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

# Variant 1-Plus

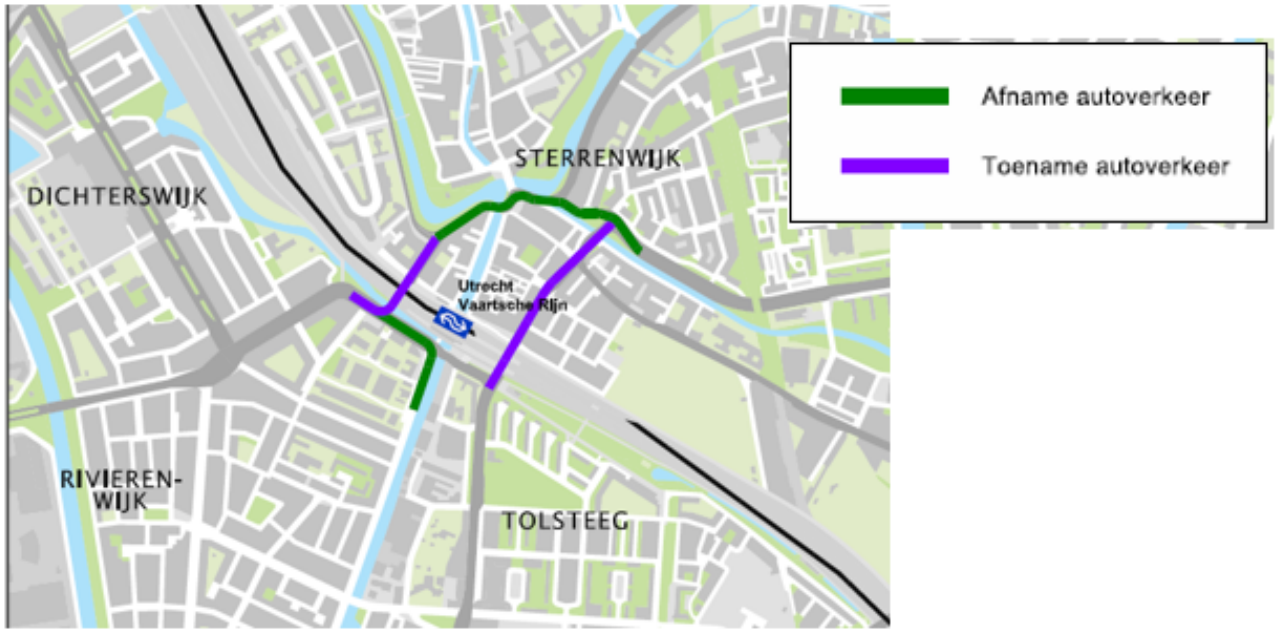



- Doel: inzetten op veilig gedrag
- Langere route: A. Frankplein – IBB. laan mogelijk
- Bleekstraat mee in het concept
- Stedelijke route met 30-40 km/uur
- Voorrangsweg
- Gescheiden rijlopers, brede middenberm
- Geen VRI-kruispunten, eerder voorrangspleintjes, wel doseerlichten indien noodzakelijk
-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

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

# **Variant 1-Plus:** verkeerseffecten ten opzichte van variant 1




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

Gemeente Utrecht

vervolg:  Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

# **Variant 1-Plus:** ruimtelijke kwaliteit

Beeld Ledig Erf als fietsstraat



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg

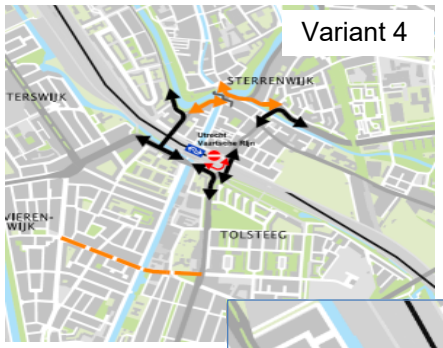
2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm



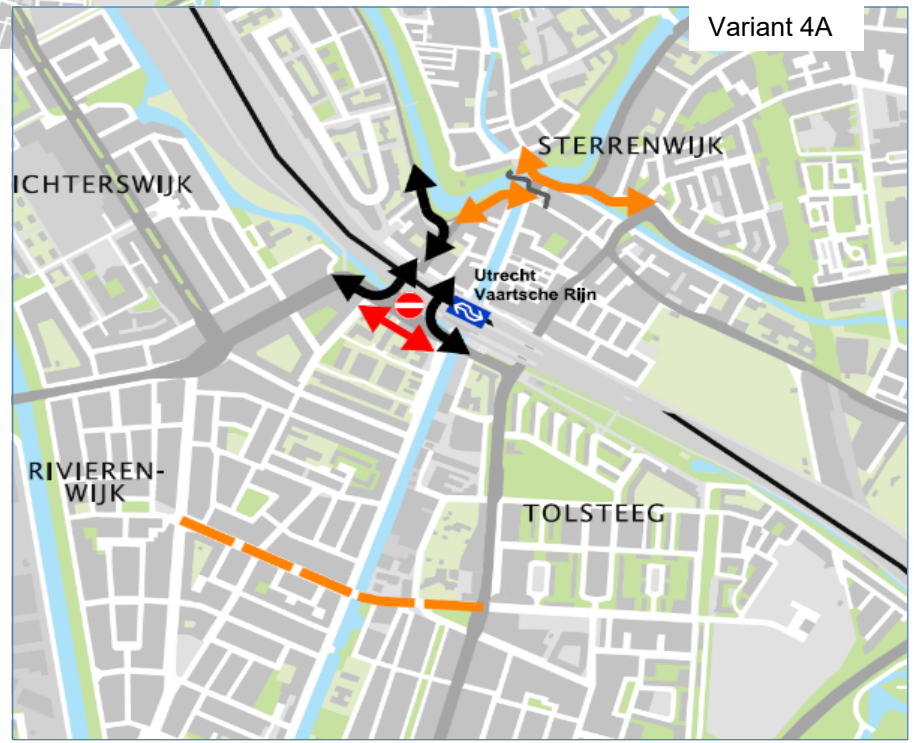
Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

# **Variant 4A** (als alternatief voor variant 4)




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




Net als bij variant 4 zijn de gewenste aanvullende maatregelen:

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

Mitigerende maatregelen op wegen die drukker dreigen te worden:

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

Gemeente Utrecht

vervolg: Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

# **Variant 4A:** verkeerseffecten

**Verwachte netwerkeffecten**

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

Variant 4

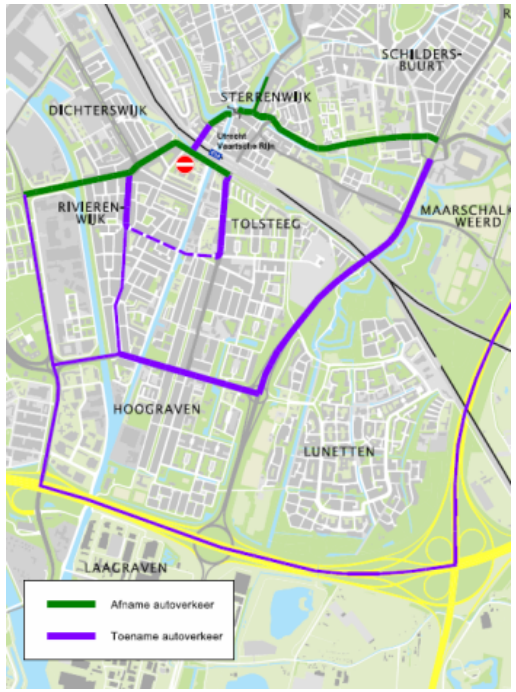






*Verkeerseffect met aanvullende maatregelen*

Variant 4A




**Effecten variant 4A**

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

Gemeente Utrecht

vervolg:  Introductie 2 nieuwe varianten vanuit de participatie

# **Variant 4A:** ruimtelijke kwaliteit

Autoluw Ledig Erf (ingericht als *shared space*)



Beeld Vondellaan – Baden Powellweg



Gemeente Utrecht

# 6. Naar een definitieve variant

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

**Nadelen van variant 1-Plus**

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

**Voordelen van 1-Plus**

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

**Conclusie**

Deze voordelen wegen niet op tegen de nadelen.

# Verbeterpunten variant 4A ten opzichte van variant 4

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



# Aanvullende maatregelen blijven ook bij variant 4A nodig:

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

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

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

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

Gemeente Utrecht

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

# 7. Conclusie

**Keuze voor Variant 4A**

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



Doorgaand autoverkeer:
van binnen naar buiten

# Bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

**Variant 1:** Ledig Erf als fietsstraat







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







**Variant 2**: Ledig Erf autoluw







Gemeente Utrecht

# vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

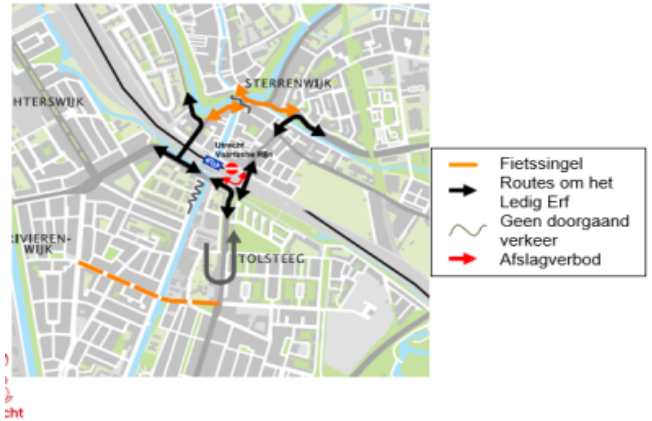
**Variant 3:** Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer

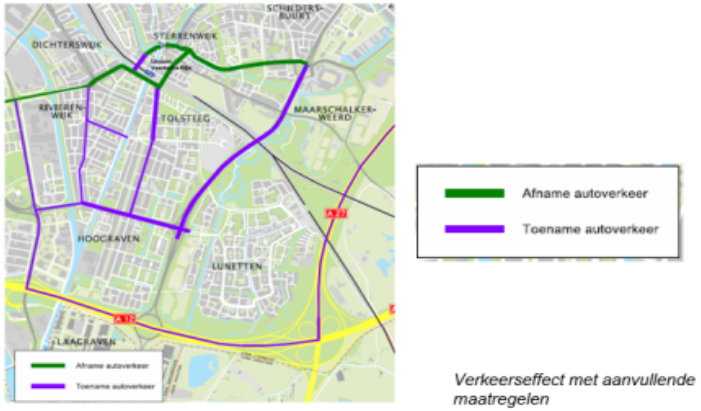






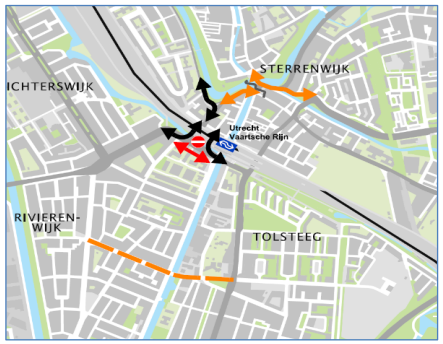
**Variant 4:** Ledig Erf autoluw met 1 afslagverbod

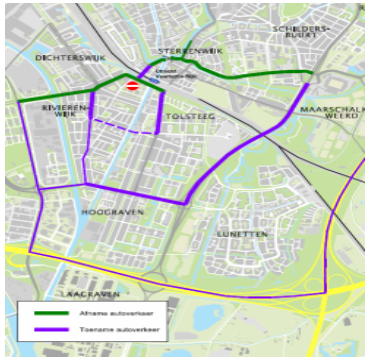



*Verkeerseffect met aanvullende maatregelen*

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



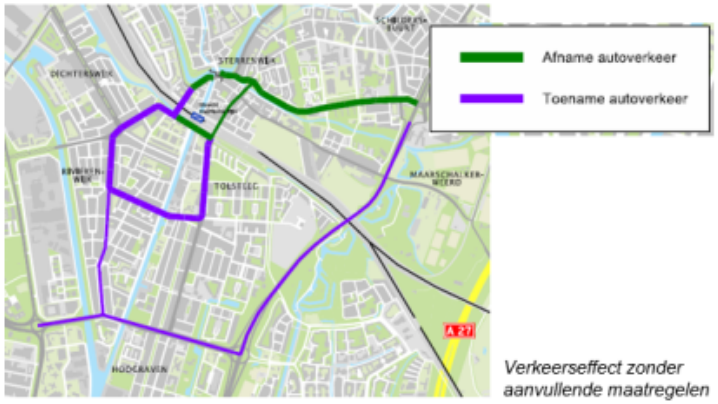



Gemeente Utrecht

# vervolg bijlage 1: 8 varianten en de verkeerseffecten

**Variant 5:** Ledig Erf autoluw met 2 afslagverboden




*Verkeerseffect zonder aanvullende maatregelen*

**Variant 6:** Ledig Erf autoluw met afsluiting Albatrosstraat







Gemeente Utrecht