Bundel - Raadsinformatiebijeenkomst van 19 december 2023

1 Gehandicaptenparkeerplaatsen en -kaarten
Tijd: 19.30 - 20.30 uur
Locatie: oude Stadhuis
Beleidsveld: Mobiliteit / Wethouder: Lot van Hooijdonk
Agendeerders: Charlotte Passier (Volt), Marijn de Pagter (VVD), Bert van Steeg (CDA), Fred Dekkers (GroenLinks), Mohamed Talhaoui (PvdA), Mirac Usta (DENK), Nadia Stylianou (D66), Chris Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)
Motivatie:
Vanuit de stad horen we verschillende geluiden over het tekort aan gehandicaptenparkeerplaatsen, zowel qua aantal als kwaliteit. Daarnaast horen wij ook klachten over de digitale parkeervergunning die de gehandicaptenkaart heeft vervangen.
De agenderende partijen willen graag met de inwoners en belangenorganisaties van Utrecht in gesprek om een beter beeld te vormen van de problematiek en wat de belangrijkste verbeterpunten zijn.

DEF Raadsinformatiebijeenkomst gehandicaptenparkeerplaatsen en -kaarten
Presentatie-RIB-parkeren-met GPKenAGPs
RIB-Gehandicaptenparkeerplaatsen-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemersWEB

1.1 Beantwoording schriftelijke vragen 2023 nr. 175 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Beantwoording schriftelijke vragen 2023 nr. 175 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

2 Zuidpoort
Tijd: 20.30 - 21.30 uur
Locatie: oude Stadhuis
Beleidsveld: Mobiliteit / Wethouder: Lot van Hooijdonk
Agendeerders: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (UtrechtNu!), Mahmut Sungur (Denk)
Motivatie:
Het college heeft de plannen voor de Zuidpoort aan de raad voorgelegd. Hier is een lang (participatie)traject aan vooraf gegaan. Zo heeft de raad in 2021, na een verkeersstudie en peiling, een besluit genomen om twee varianten uit te werken. Als gevolg van het coalitieakkoord (2022) is toch één variant uitgewerkt. De fracties willen tijdens de RIB graag horen hoe omwonenden, ondernemers en belangenverenigingen denken over de plannen voor de Zuidpoort.

RIB-Zuidpoort-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemersWEB
2023.12.17.Inbreng Fietsersbond.Zuidpoort

2.1 Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort

Dossier 3634 voorblad.pdf
Raadsvoorstel Toekomstbeeld en uitgangspunten Zuidpoort
Ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort
Fasering maatregelen Zuidpoort
Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023
Participatierapport studie Zuidpoort 2023

Raadsinformatiebijeenkomst gehandicaptenparkeerplaatsen en -kaarten



19 december 2023

Gemeente Utrecht

Inhoud

- Beleid
- Aandachtspunten
- Gehandicaptenparkeerkaart (GPK)
- Utrechtse parkeervergunning GPK
- Ontwikkeling landelijk parkeerrecht
- Gehandicaptenparkeerplaatsen



Beeldbank gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Parkeervisie + Parkeren en Toegankelijkheid

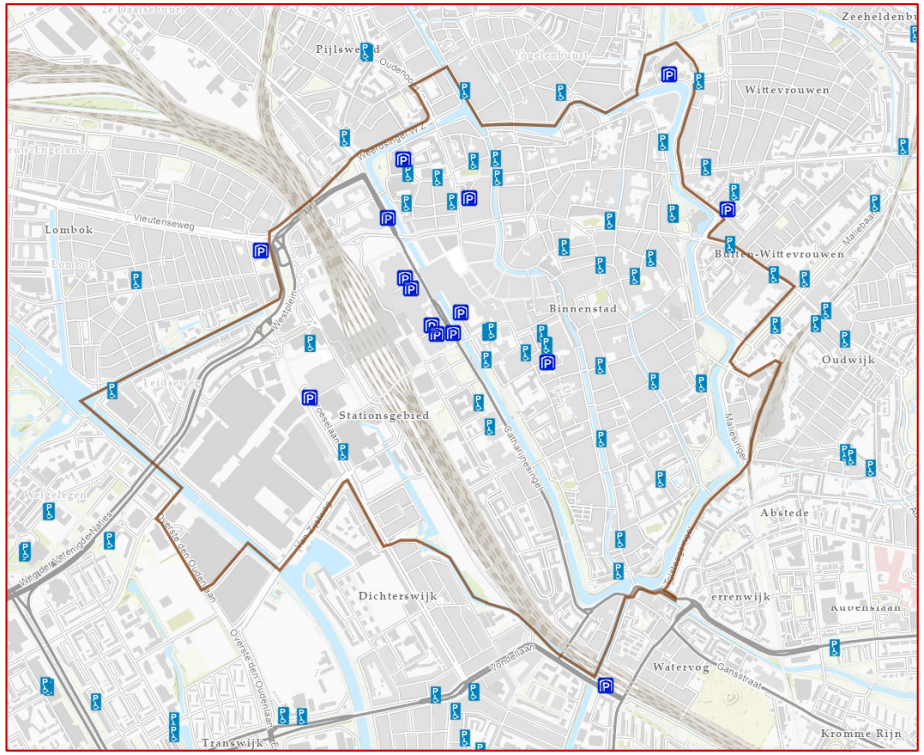
- Utrecht is voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk
- In Utrecht is parkeren in de openbare ruimte gratis voor alle GPK-houders
- We werken aan een dekkend en kwalitatief goed netwerk van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in Utrecht
- Bij bouw- en gebiedsontwikkelingen en opheffen van parkeerplaatsen hebben we extra aandacht voor mensen met een beperking
- Informatie over parkeren in Utrecht is voor iedereen vindbaar, toegankelijk en duidelijk
- We zetten ons landelijk in voor verbetering van parkeervoorzieningen voor GPK-houders



Gemeente Utrecht

Signalen en aandachtspunten

- Voorwaarden en gebruiksgemak GPK-vergunning (via Solgu)
- Afhandeltermijn aanvraag GPK en gehandicaptenparkeerplaats op kenteken
- Aantal, spreiding en inrichting gehandicapten-parkeerplaatsen (o.a. via Solgu)
- Onvindbare en/of onduidelijke informatie op website (via Solgu)
- Onvolledige informatie op website over aanbod gehandicaptenparkeerplaatsen



Gemeente Utrecht

Gehandicaptenparkeerkaart

- Bewoners met een beperking en instellingen kunnen een Europese GPK aanvragen (bestuurder, passagier, bestuurder/passagier, instelling)
- Voorwaarden voor toewijzing van een GPK zijn landelijk vastgelegd
- GPK-houders kunnen parkeren op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (in Utrecht gratis) en o.a. bij een parkeerverbod (max 3 uur)
- In Utrecht zijn 4026 GPK’s uitgegeven



Parkeervergunning GPK-houders

- Sinds 2020 hebben GPK-houders een vergunning nodig als zij gratis willen parkeren op reguliere parkeerplaatsen in betaald parkeergebied
- Alle GPK-houders (zowel bewoners als bezoekers) kunnen hiervoor een gratis vergunning aanvragen
- Bestuurders kunnen alleen een vergunning aanvragen op vast kenteken, passagiers ook voor wisselende kentekens
- We hebben 3697 GPK-parkeervergunningen uitgegeven aan bewoners
- We hebben 4205 GPK-parkeervergunningen uitgegeven aan bezoekers
- Utrecht zet zich actief in voor een gemeente-overstijgend GPK-parkeerrecht

Landelijk GPK-parkeerrecht

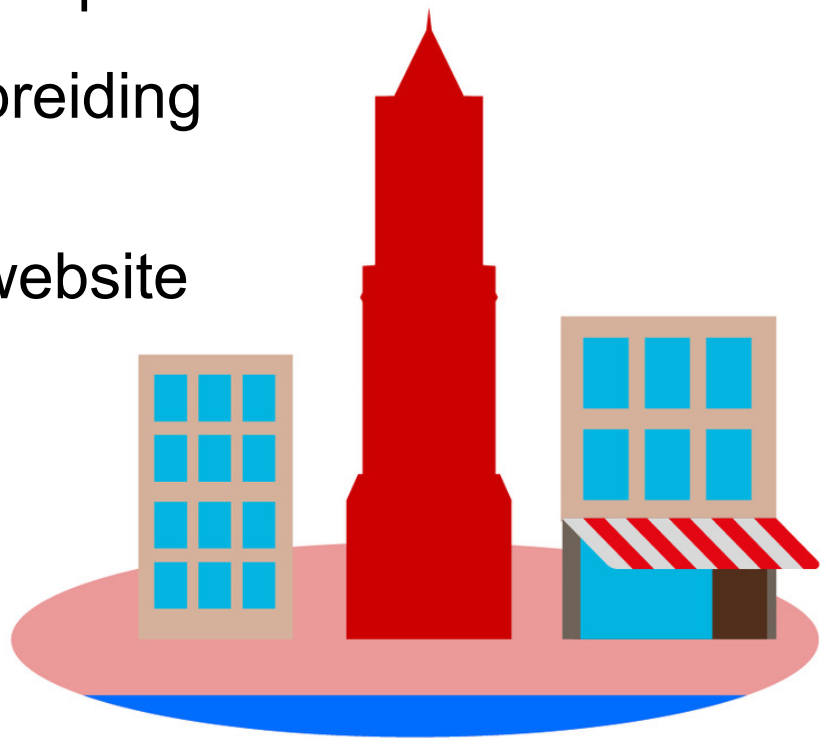
SHPV werkt namens ca. 30 gemeenten aan een gemeente-overstijgend GPK-parkeerrecht

- Er komt een app waarmee GPK-houders een kenteken aan hun kaart kunnen koppelen, én kunnen opzoeken welke regels in verschillende gemeenten gelden
- Met deze app kunnen GPK-houders in alle deelnemende gemeenten parkeren
- Er komt een centraal loket voor bewoners die geen app kunnen of willen gebruiken
- Eindgebruikers en belangenorganisaties (waaronder Ieder(in)) zijn aangehaakt in het traject
- Utrecht zit in de klankbordgroep met Eindhoven en Arnhem

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Proactieve aanpak:

- Aanbod gehandicaptenparkeerplaatsen binnenstad op orde (samen met Solgu)
- Toegankelijkheid toetsingscriterium bij opheffen parkeerplaatsen
- Beleidsregel met richtlijnen over aantallen, locatie, spreiding en inrichting
- Parkeerplattegrond up to date en beter vindbaar op website gemeente
- Onderzoek naar realtime bezettings-informatie gehandicaptenparkeerplaatsen



Gemeente Utrecht

Raadsinformatiebijeenkomst; *Gehandicaptenparkeerplaatsen en -kaarten*

Algemene gehandicapten parkeerplaatsen (AGP)

&

Gehandicapten parkeerkaart (GPK)

19-12-2023

Drs. Taco Nijhoff t.nijhoff@solgu.nl
Beleidsmedewerker Mobiliteit, Toegankelijkheid & Huisvesting

U op leeftijd
Seniorenbelang Utrecht-Stad

solgU
UTRECHT ONBEPERKT

Programma

- Gehandicapten parkeerkaart (GPK) – houders
- Digitalisering parkeerbeleid Utrecht?
  - Utrecht.nl/parkeervisie
  - Wisselen van kenteken
- Algemene gehandicapten parkeerplaatsen (AGP's) in Utrecht
  - Vindbaarheid & bereikbaarheid
  - Aantallen & locaties
  - Kwaliteit
- Beleid Utrecht
  - Autoluwe stad?!
- Ons verzoek aan gemeente

GPK-houders?

- Weet u wanneer je in aanmerking komt voor een gehandicapten parkeerkaart?
  - Bestuurderskaart
  - Passagierskaart
  - Combikaart



https://pki.utrecht.nl/Loket/product/df7ad1dc098547df59f8e5891195dd3d

Aanpassen

Vast Kenteken

Nieuwe auto

Hebt u een andere auto? Geef dan online uw nieuwe kenteken door wanneer de auto op uw naam staat of u het (lease)contract hebt. Bekijk eerst 'Nodig bij nieuwe auto'.

DigiD Kenteken aanpassen ›

Tijdelijk andere auto

U mag 5 keer per jaar parkeren met een tijdelijke auto. Bijvoorbeeld omdat uw vaste auto bij de garage staat. Elke keer mag dit maximaal 5 dagen duren.

DigiD Tijdelijk kenteken opgeven ›

U kunt ook bellen naar 14 030 op werkdagen van 8.30–17.30 uur en donderdagavond tot 20.00 uur.

Wisselend kenteken

Geef het kenteken op waarmee u voor maximaal 5 dagen wilt parkeren. U mag dit zo vaak doen als u wilt.

DigiD Kenteken opgeven ›

U kunt ook bellen naar 14 030 op werkdagen van 8.30–17.30 uur en donderdagavond tot 20.00 uur.

https://pki.utrecht.nl/Loket/product/7fad1fcee37055267d4f480349af08e0

Tijdelijke kenteken registratie

STAP 2 van 4

Selecteer vergunning

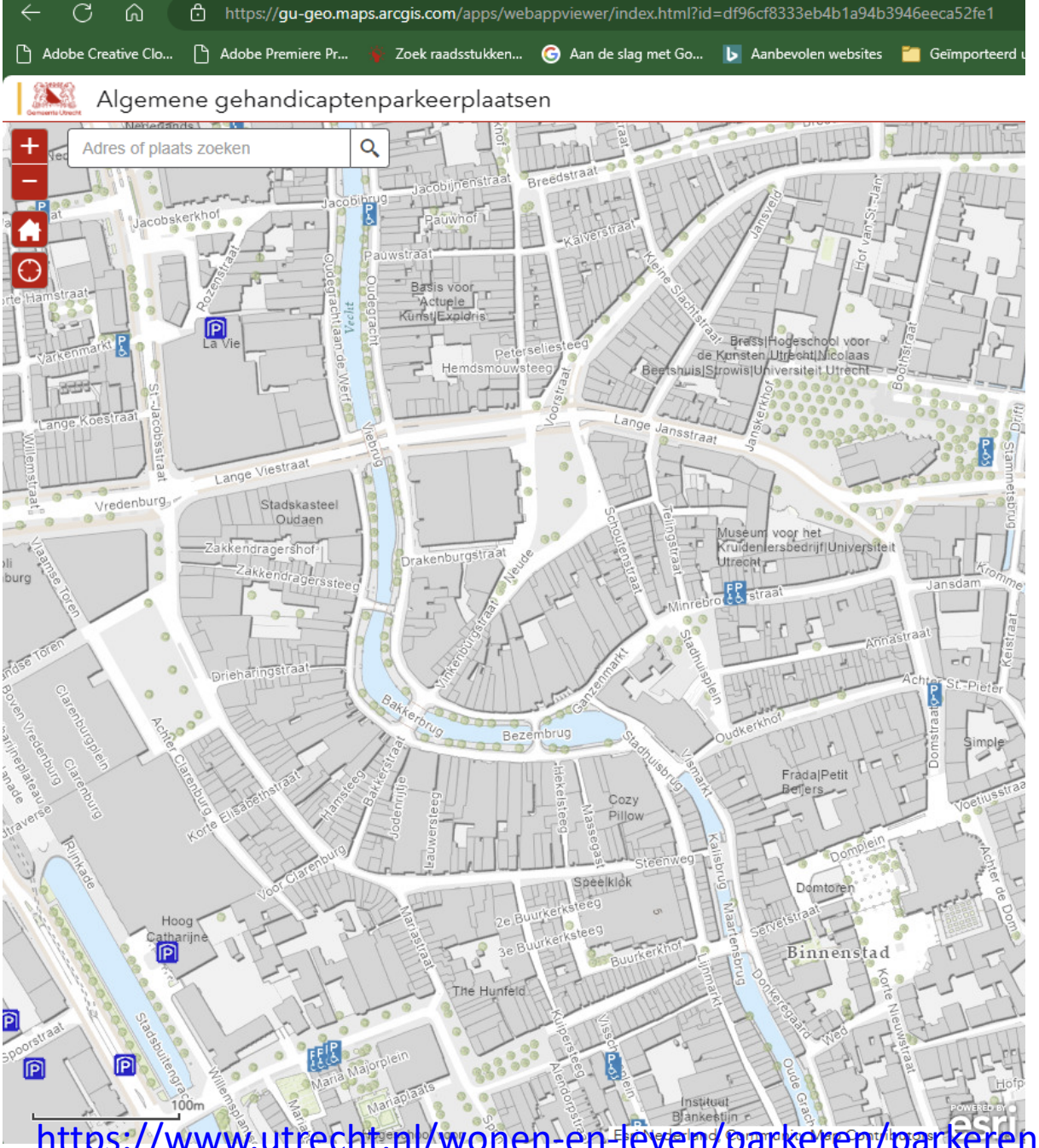
PR-600-S

Parkeervergunning GPK Bewoner met nummer 358167

Betaling verwerkt

U kunt nog **5** keer een tijdelijk kenteken toevoegen.

TIJDELIJK KENTEKEN TOEVOEGEN



https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/parkeren-gehandicapte/plattegrond-gehandicaptenparkeerplaatsen/

Toegangspoorten centrum



AGP-herkenbaarheid



Spanje/ Tenerife



Mariaplaats/ Utrecht









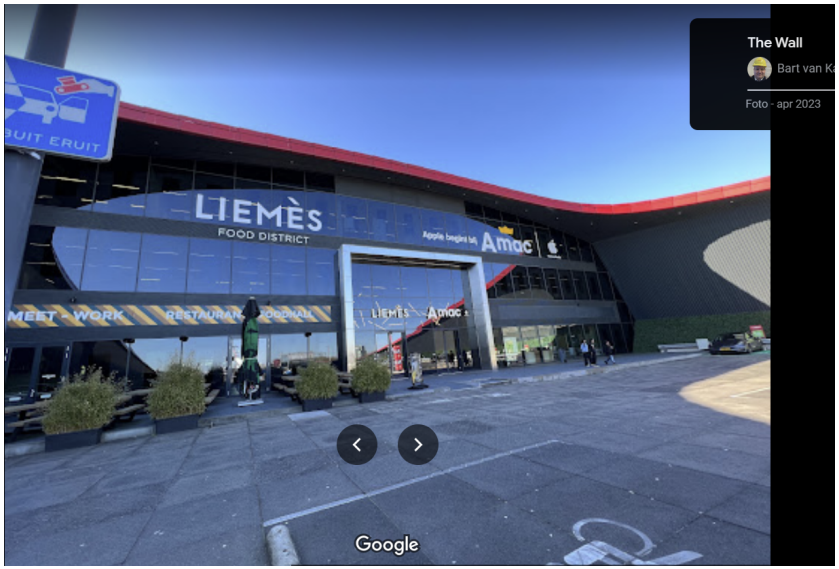
echte voorb





Parkeergarages





- **Ontoegankelijk**
- **Betaald**



Beleid Utrecht

- Beleid voor toegankelijkheid
  - Agenda'Utrecht voor iedereen toegankelijk’
  - Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk’
  - Stadsakkoord: beter, sneller en gezamenlijk
  - Toegankelijke openbare gebouwen
    - Utrecht Standaard Toegankelijk (UST)

- Autoluwe stad en stedelijke verdichting!?
  - Merwedekanaalzone
  - ?

Algemene gehandicapten parkeerplaats (AGP)

- HandboekOpenbareRuimte (HOR)
  - ‘Voetpaden voor iedereen’
- BInG (Beheer, Inrichting en Gebruik)!?
  - elk BInG project moet getoetst worden aan het VN-verdrag Handicap. (sinds 6 juli 2023)
- Indicatoren toegankelijkheid (Motie 94 uit 2016)

Nieuwe locaties (LR/ Cartesius)



Vraag / verzoek aan gemeente:

- Verbeter/ borg toegankelijkheid bij interne processen.
- Breng informatie over AGP’s op orde.
- Breid het aantal AGP’s fors uit.
- Onderzoek en verbeter kwaliteit AGP’s.
- Digitalisering; maak het eenvoudig om elke GPK aan een kenteken te koppelen.
- Maak het VN-verdrag handicap waar!

Dank voor uw aandacht!

Gehandicaptenparkeerplaatsen en -kaarten

Basisinformatie

Datum	19-12-2023
Gespreksleider	Nadia Stylianou
Tijd	19.30 – 20.30 uur
Zaal	Trouwzaal
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	2 ambtenaren, gemeente Utrecht
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad. Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	1 Deelnemer, Solgu / U op Leeftijd 1 Deelnemer, U op Leeftijd 1 Deelnemer

Programma

- 19.30 Welkom, inleiding, toelichting agendering
- 19.35 Presentatie gemeente Utrecht (10 minuten)
- 19.45 Vragen raadsleden
- 19.55 Presentatie gezamenlijk door Solgu en U op leeftijd
- 20.10 Vragen van raadsleden
- 20.15 Gesprek raadsleden en deelnemers
- 20.25 Afsluiting

Motivatie

Geagendeerd door: Charlotte Passier (Volt), Marijn de Pagter (VVD), Bert van Steeg (CDA), Fred Dekkers (GroenLinks), Mohamed Talhaoui (PvdA), Mirac Usta (DENK), Nadia Stylianou (D66), Chris Nyqvist (Stadsbelang Utrecht)
Vanuit de stad horen we verschillende geluiden over het tekort aan gehandicaptenparkeerplaatsen, zowel qua aantal als kwaliteit. Daarnaast horen wij ook klachten over de digitale parkeervergunning die de gehandicaptenkaart heeft vervangen.
De agenderende partijen willen graag met de inwoners en belangenorganisaties van Utrecht in gesprek om een beter beeld te vormen van de problematiek en wat de belangrijkste verbeterpunten zijn.

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2023, NUMMER 175

Datum	31 oktober 2023
Van	College B&W
Behandeld door	L. Egberts
Doorkiesnummer	030 286 6706
E-mailadres	l.egberts@utrecht.nl
Kenmerk	11721960
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2023 nummer 175 van Charlotte Passier (Volt), Marijn de Pagter (VVD), Jantine Zwinkels (CDA), Titus Stam (PvdA), Nadia Stylianou (D66) van 21 september 2023 over ‘Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen’.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Is het college ermee bekend dat er diverse problemen zijn met gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad qua aantallen, kwaliteit, vindbaarheid en bereikbaarheid? Zo ja, wat doet het college om deze problemen te verhelpen? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 1**
Ja. In de door uw raad vastgestelde module Parkeren en Toegankelijkheid, onderdeel van de Parkeervisie, staat dat het aanbod aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moet aansluiten bij de behoefte van de doelgroep. Hiervoor moeten we inventariseren of extra gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn in gebieden waar veel bezoekers komen en waar we parkeerplaatsen opheffen. Daarnaast zetten we in drukke gebieden (zoals de binnenstad) in op clustering van gehandicaptenparkeerplaatsen om de vindbaarheid te verbeteren en zoekverkeer te verminderen. We hebben daarbij specifieke aandacht voor het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen bij (bijzondere) voorzieningen (zoals theaters, musea en gezondheidscentra).

Vraag 2
Welke (andere) klachten heeft het college de afgelopen jaren ontvangen over de gehandicaptenparkeerplaatsen in Utrecht?
***Antwoord* 2**
We weten (via SOLGU) dat we de (online) informatie over algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en de vindbaarheid daarvan, zoals de plattegrond op de gemeentelijke website, moeten verbeteren. Hier werken we nu aan.

Vraag 3
Zijn er naar het oordeel van het college voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen?
***Antwoord* 3**
Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart mogen in Utrecht op alle reguliere parkeerplaatsen gratis parkeren. Op locaties waar de parkeerdruk hoog is, is het voor parkeerders vaak moeilijk om een vrije parkeerplaats te vinden, met voldoende in- en uitstapruimte. Op die locaties is het vooral van belang dat er voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. We moeten nog onderzoeken in hoeverre we extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten aanleggen en/of gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen verplaatsen omdat die bijvoorbeeld niet (meer) op logische plekken liggen. We willen volgend jaar een start maken met deze inventarisatie.

Vraag 4
Welke cijfers heeft het college over de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen en het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen? Is het college bereid hier, bijvoorbeeld in samenwerking met SOLGU, onderzoek naar te doen?
***Antwoord* 4**
We hebben geen cijfers over de bezetting van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen of de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen. Over de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad hebben we contact met SOLGU. Op basis van hun inbrengkunnen we extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanleggen, of bestaande plekken verplaatsen. Afhankelijk van de locaties waar het om gaat, kunnen we dit koppelen aan het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad, om werk met werk te maken.

Vraag 5
Hoe bepaalt het college de locaties van gehandicaptenparkeerplaatsen en hoe houdt het college rekening met de kwaliteit en toegankelijkheid?
***Antwoord* 5**
We kijken naar de aard van de voorziening, de clustering van voorzieningen, vergelijkbare voorzieningen in de buurt, en al aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen in de directe omgeving. Ook ontvangen we signalen van gebruikers en via SOLGU wanneer er een algemene gehandicaptenparkeerplaats op een locatie ontbreekt of niet goed is ingericht. We betrekken SOLGU bij de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen voor de kwaliteit en toegankelijkheid van de specifieke parkeerplek.

Vraag 6
Welke criteria hanteert het college bij het aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats?
***Antwoord* 6**
Bij een verzoek voor het aanleggen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats pasten we lange tijd maatwerk en praktijkkennis toe. We werken op dit moment aan de afronding van de 'beleidsregel gehandicaptenparkeerplaatsen', die eenduidige richtlijnen bevat voor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Die gaan bijvoorbeeld over aantallen afhankelijk van de soort voorziening (zoals buurt- of gezondheidscentrum), locatie, parkeerdruk en de inrichting (zoals afmetingen). We streven ernaar de beleidsregel begin komend jaar te publiceren. De richtlijnen die daarin staan hanteren we bij de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Vraag 7
Welke bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen niet aan die criteria? Op welke termijn zorgt het college ervoor dat die alsnog voldoen?

***Antwoord* 7**
We hebben tot nu toe geen criteria gehad die we toepassen op de inrichting van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Bij het in beeld brengen van het huidige aanbod aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en de behoefte van de doelgroep, zullen we uiteraard ook naar de kwaliteit kijken aan de hand van de richtlijnen van de beleidsregel. Daarbij is niet overal de juiste maatvoering direct haalbaar, zoals in de historische binnenstad. We kijken in die gevallen naar een oplossing op maat en mogelijkheden in de toekomst, zoals bij herinrichtingen waarbij we de plek gelijk goed inrichten. We delen via onze website informatie over de inrichting van gehandicaptenparkeerplaatsen, zodat gebruikers vooraf kunnen opzoeken of een plek voor hen geschikt is.

Vraag 8
Op welke manier peilt het college de tevredenheid over gehandicaptenparkeerplaatsen?
***Antwoord* 8**
Via SOLGU, maar ook door signalen van bewoners en bezoekers van de stad weten we waar behoefte is aan een algemene gehandicaptenparkeerplaats of juist niet (omdat de voorziening waarvoor die aanwezig was er niet meer is).

Vraag 9
(H)erkent het college dat busjes die regelmatig worden gebruikt niet altijd terecht kunnen in parkeergarages en er dus altijd behoefte blijft aan gehandicaptenparkeerplaatsen op straat?
***Antwoord* 9**
Ja. We weten dat er (aangepaste) busjes zijn die niet in alle parkeergarages terecht kunnen vanwege hoogtebeperkingen.

Vraag 10
Gedoogt het college het parkeren van bijvoorbeeld rolstoelbussen op stoepen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?
***Antwoord* 10**
Parkeren op de stoep is niet toegestaan, hierbij is geen uitzondering voor rolstoelbussen. Door parkeren op de stoep kan de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid in het gedrang komen. Voetgangers, zeker mensen met een rollator, rolstoel of een kinderwagen worden gehinderd als op de stoep wordt geparkeerd. Ook kan het zicht voor andere weggebruikers ontnomen worden, waardoor gevaarlijke verkeerssituaties kunnen ontstaan. Direct in- en uitstappen bij halen en brengen wordt in praktijk wel toegestaan.

Vraag 11
Op welke manier wordt ervoor gezorgd dat er voldoende ’gehandicaptenparkeerplaatsen zijn/blijven in autoluwe/autovrije gebieden, ook buiten parkeergarages?
***Antwoord* 11**
In de module Parkeren en Toegankelijkheid is opgenomen dat bij gebiedsontwikkelingen, die veelal autoluw ontwikkeld worden, vooraf goed toegankelijke en betaalbare mobiliteitsoplossingen geregeld en vastgelegd moeten zijn voor de doelgroep. Wanneer een parkeergarage geen goede oplossing is voor de doelgroep, moet er een passend alternatief geboden worden. Hoe dat alternatief er uit ziet is maatwerk en afhankelijk van de kenmerken van het specifieke gebied. Een mogelijkheid is om alsnog in de openbare ruimte een gehandicaptenparkeerplaats aan te leggen. In bestaande gebieden zoals (het voetgangersgebied in) de binnenstad, met parkeergarages die lastig achteraf aan te passen zijn, moeten op straat uiteraard voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Hiervoor bekijken we het huidige aanbod en de behoefte aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en zorgen we indien nodig voor extra plekken.

Vraag 12
Is het college het met de indieners eens dat het wenselijk is om op voldoende plekken in de binnenstad aan de rand van de binnenstad voldoende 'gehandicaptenparkeerplaatsen te hebben? Zo ja, hoe zorgt het college hiervoor?
***Antwoord* 12**
Ja, het is wenselijk om in de binnenstad voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te hebben. Zie antwoord op vraag 4 hoe we daarvoor zorgen.

Vraag 13
Wat waren de resultaten van de genoemde proef?
***Antwoord* 13**
In een tweejarige proef zijn op 50 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen sensoren geplaatst met als doel om de bruikbaarheid van sensortechniek te testen. Hiermee wilden we kijken of de techniek betrouwbaar genoeg is om uit te rollen op (bijzondere) parkeerplaatsen op straat. Het resultaat was dat de sensoren goed werken en de technologie geen belemmering is voor concrete toepassing van sensoren, maar dat beheer en onderhoud van de sensor beter geregeld moest worden.
Het meten van de bezetting op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen was niet primair het doel van de proef. Wel wilden we tijdens de proef verkennen in hoeverre de sensorinformatie nuttig was voor de doelgroep, gebruikers van gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarom hebben we tijdens de proef de sensorinformatie gekoppeld aan een bestaande (externe) app met informatie over gehandicaptenparkeerplaatsen. De app is gebruikt door een kleine testgroep. Deze hebben we specifiek hiervoor gevraagd, omdat er nauwelijks gebruikers waren van de app. Het aantal respondenten op de vragen over de app in de verstuurde enquête was helaas te klein om daar conclusies over te kunnen trekken. De app is nauwelijks doorontwikkeld en sluit niet aan bij de behoeftes van de gebruikers. Uit de reacties kwam wel naar voren dat goede (digitale) vindbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen belangrijk is, logische rijroutes en informatie over de inrichting van de parkeerplek (zoals grootte en langs- of haaksparkeren). Daar ligt onze focus nu, samen met het laten aansluiten van het aanbod algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij de behoefte van de doelgroep.

Vraag 14
Is de proef ook uitgeprobeerd voor gehandicaptenparkeerplaatsen in garages? Zo nee, kan het college dat alsnog doen?
***Antwoord* 14**
Nee, met de proef is gekeken naar de techniek en de mogelijke bruikbaarheid van sensoren voor andere parkeerplaatsen op straat. Er is geen voornemen om een proef te doen met sensoren in garages.

Vraag 15
Is het college bereid op de website aan te geven hoeveel gehandicaptenparkeerplaatsen er zijn per garage én daarbij live aan te geven hoeveel daarvan op dat moment nog beschikbaar zijn?
***Antwoord* 15**
Op de website van de gemeente staat per gemeentelijke parkeergarage hoeveel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen er zijn. Deze webpagina is ook te benaderen via de plattegrond gehandicaptenparkeerplaatsen door een gemeentelijke garage aan te klikken. We zullen nagaan hoe we het aantal parkeerplaatsen meteen zichtbaar kunnen maken, zodat doorklikken niet nodig is. Slimme technologie kan het parkeren in garages, als alternatief voor het parkeren op straat, aantrekkelijker maken voor de doelgroep. In plaats van het toepassen van sensoren, denken we eerder aan automatische toegang voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart. Dit is nu

technisch nog niet mogelijk, maar we hebben wel aandacht voor mogelijkheden die digitalisering biedt. In de eerste plaats is het belangrijk dat de aantallen en locaties van gehandicaptenparkeerplaatsen aansluiten bij de behoefte.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsen

21 september 2023

Vragen:

Op 17 mei 2023 is de raad middels de raadsbrief Autoluwe binnenstad – opheffen parkeerplekken geïnformeerd over de stand van zaken van het opheffen van parkeerplekken in de binnenstad. De ambitie van dit college richt zich op een autoluwere binnenstad, waarbij stapsgewijs het aantal parkeerplekken verminderen. Met als doel om meer ruimte te creëren voor ontmoeten, lopen, verblijven, fietsen en groen in de binnenstad.
Echter zijn er ook zorgen, met name op het gebied van toegankelijkheid. Volt, VVD, PvdA, Utrecht Solidair en het CDA hebben al eerder aandacht gevraagd voor dit thema in de openbare ruimte, bijvoorbeeld via het Initiatiefvoorstel “Utrecht onbeperkt toegankelijk” en de motie M253 Utrecht Standaard Toegankelijk. Veel mensen met een beperking zijn afhankelijk van de auto om ergens te komen en zijn daarmee ook afhankelijk van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad.
Er zijn diverse problemen met de huidige gehandicaptenparkeerplaatsen. Zo zijn er op sommige plekken te weinig, zijn ze van lage kwaliteit (ruimte achter en naast de parkeerplaatsen), zijn ze lastig vindbaar of bereikbaar. Op sommige plekken in de stad zijn met name gehandicaptenparkeerplaatsen in parkeergarages, terwijl er voor dit doel ook altijd behoefte blijft aan parkeerplaatsen op straat.
De fracties Volt, VVD, CDA, PvdA en D66 hebben daarom de volgende vragen:

1. Is het college ermee bekend dat er diverse problemen zijn met gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad qua aantallen, kwaliteit, vindbaarheid en bereikbaarheid? Zo ja, wat doet het college om deze problemen te verhelpen? Zo nee, waarom niet?
2. Welke (andere) klachten heeft het college de afgelopen jaren ontvangen over de gehandicaptenparkeerplaatsen in Utrecht?
3. Zijn er naar het oordeel van het college voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen?
4. Welke cijfers heeft het college over de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen en het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen? Is het college bereid hier, bijvoorbeeld in samenwerking met SOLGU, onderzoek naar te doen?
5. Hoe bepaalt het college de locaties van gehandicaptenparkeerplaatsen en hoe houdt het college rekening met de kwaliteit en toegankelijkheid?
6. Welke criteria hanteert het college bij het aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats?
7. Welke bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen niet aan die criteria? Op welke termijn zorgt het college ervoor dat die alsnog voldoen?
8. Op welke manier peilt het college de tevredenheid over gehandicaptenparkeerplaatsen?
9. (H)erkent het college dat busjes die regelmatig worden gebruikt niet altijd terecht kunnen in parkeergarages en er dus altijd behoefte blijft aan gehandicaptenparkeerplaatsen op straat?

10. Gedoogt het college het parkeren van bijvoorbeeld rolstoelbussen op stoepen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?
11. Op welke manier wordt ervoor gezorgd dat er voldoende ’gehandicaptenparkeerplaatsen zijn/blijven in autoluwe/autovrije gebieden, ook buiten parkeergarages?
12. Is het college het met de indieners eens dat het wenselijk is om op voldoende plekken in de binnenstad aan de rand van de binnenstad voldoende ’gehandicaptenparkeerplaatsen te hebben? Zo ja, hoe zorgt het college hiervoor?

Het college heeft op de website een overzicht van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarop staat niet het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen per garage. Daarnaast is er naar verluidt enkele jaren geleden een proef geweest waarbij via sensoren gemeten werd of een gehandicaptenparkeerplaats bezet was. Online zou dan zichtbaar zijn of de plek vrij of bezet is.

13. Wat waren de resultaten van de genoemde proef?
14. Is de proef ook uitgeprobeerd voor gehandicaptenparkeerplaatsen in garages? Zo nee, kan het college dat alsnog doen?
15. Is het college bereid op de website aan te geven hoeveel gehandicaptenparkeerplaatsen er zijn per garage én daarbij live aan te geven hoeveel daarvan op dat moment nog beschikbaar zijn?

Gesteld door:

- Charlotte Passier, Volt
- Marijn de Pagter, VVD
- Jantine Zwinkels, CDA
- Titus Stam, PvdA
- Nadia Stylianou, D66

Zuidpoort

Basisinformatie

Datum	19-12-2023
Gespreksleider	Marijn de Pagter
Tijd	20.30-21.30 uur
Zaal	Trouwzaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Gerard Stuart Verreijn
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte op 11 januari 2024. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering Wilt u nog informatie delen met raadsleden, stuur dit naar raadsinformatiebijeenkomst@utrecht.nl
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	4 Deelnemers, *bewoner* 1 Deelnemer, *Voetgangers Vereniging Utrecht Oost* 2 Deelnemers, Toekomst Balijelaand 1 Deelnemer

Programma

Welkom en Opening
20.30 – 20.45 uur Presentatie gemeente Utrecht (15 min.)
20.45 – 21.30 uur Meepraters aan het woord en vragen raadsleden (45 min.)
Reflectieronde en Afsluiting

Motivatie

Geagendeerd door: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (UtrechtNu!), Mahmut Sungur (DENK)
Het college heeft de plannen voor de Zuidpoort aan de raad voorgelegd. Hier is een lang (participatie)traject aan vooraf gegaan. Zo heeft de raad in 2021, na een verkeersstudie en peiling, een besluit genomen om twee varianten uit te werken. Als gevolg van het coalitieakkoord (2022) is toch één variant uitgewerkt. De fracties willen tijdens de RIB graag horen hoe omwonenden, ondernemers en belangenverenigingen denken over de plannen voor de Zuidpoort.

Bijdragen

Deelnemer, *bewoner*
Ik ben een bewoner van de Pelikaanstraat en heb destijds veel tijd gestoken in het oproepen van wijkgenoten om hun mening, welke dat ook is, te laten weten mbt de aanvankelijke enquete. Daarnaast heb ik in die periode contact gehad met alle fracties om mijn persoonlijke zorgen te uiten.

Ik maak mij zorgen over de bereikbaarheid voor bewoners en de extra druk op niet door de gemeente bedachte plaatsen. En dat de oplossing daarvoor waarschijnlijk ook weer in een slechtere bereikbaarheid resulteert.

Deelnemer, *bewoner*
Ik ben een bewonder van Ledig Erf, en vind de plannen er hartstikke goed uit zien. Hoe eerder hoe beter.

Twee deelnemers, *Toekomst Balijelaan*
Namens het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan willen wij graag een korte reactie geven op het Raadsvoorstel Toekomstperspectief Zuidpoort, wat wij nog niet hadden gedaan bij onze inschrijving voor de raadsinformatieavond.

- Allereerst zijn wij zeer verheugd dat ons pleidooi, om de Balijelaan en het Balijeplein volwaardig mee te nemen in de gemeentelijke plannen voor de herinrichting van de Zuidpoort, er nu toe heeft geleid dat deze verbetering volwaardig onderdeel is van de herontwikkeling en dat wij onze straat en het plein terugzien in fase 1.
- Wij kunnen ons vinden in de algemeen gestelde doelen van deze herontwikkeling.
- Als wij kijken naar de specifieke verbetervoorstellen voor de Balijelaan en het Balijeplein, zoals deze genoemd worden onder het kopje ‘Financiën’, gaan wij er vanuit dat vergroening een onderdeel zal zijn van de integrale herinrichting; en dat bij het ontwerpen van de fietsaansluiting tussen Merwede en de verschillende treinstations, veiligheid expliciet onderdeel van het ontwerp zal zijn door oog te hebben voor het scheiden van doorgaand verkeer en woonverkeer, zoals wij meermaals in het participatietraject hebben meegegeven.
- Gezien de veiligheidsincidenten die afgelopen maanden hebben plaatsgevonden in onze straat en het plein, hopen wij van harte dat deze kwaliteitsverbetering zal leiden tot het versterken van de sociale cohesie en sociale veiligheid.

Bewoner
Allereerst klacht over feit dat ik 18 december de uitnodiging, in een mail van de gemeente, kreeg voor deze RIB. Veel te laat en heb hierover klacht ingediend.
Aandacht voor 2 punten:
1 nieuwe situatie Vondellaan afslag Bleekstraat. We verwachten, als bewoners, veel extra verkeer wat zal proberen te keren in de Bleekstraat of omgeving = via Vaartsestraat of Westerkade. Dus sluiproutes. Dit betekent veel meer verkeer in de Vaartsebuurt, dan door de planmakers is berekend.
2 Verkeer in de Bleekstraat wordt veel drukker. Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteitPeter van Bekkum, Fietsersbond
U heeft als gemeenteraad op dinsdag 19 december een raadsinformatiebijeenkomst geagendeerd voor bespreking van de plannen voor de Zuidpoort. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om u te informeren over onze visie op het plan. Helaas zijn we niet in de gelegenheid om tijdens de RIB uw vragen te beantwoorden. Als onze reactie vragen bij u oproept, zijn we uiteraard op een ander moment van harte bereid om onze visie aan u toe te lichten en uw vragen te beantwoorden.

Fietsersbond

U heeft als gemeenteraad op dinsdag 19 december een raadsinformatiebijeenkomst geagendeerd voor bespreking van de plannen voor de Zuidpoort. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om u te informeren over onze visie op het plan. Helaas zijn we niet in de gelegenheid om tijdens de RIB uw vragen te beantwoorden. Als onze reactie vragen bij u oproept, zijn we uiteraard op een ander moment van harte bereid om onze visie aan u toe te lichten en uw vragen te beantwoorden.

Knippen of knijpen?
We staan van harte achter de keuze van de gemeente om te kiezen voor een knip in de Singel en daarmee doorgaand autoverkeer te weren. Sterker nog, we wachten al veel te lang op knips op meerdere plekken in de Singels, waarover uw raad en de gemeente al eerder gesprekken hebben gevoerd. We vinden het jammer dat het college de realisatie van de knips telkens uitstelt.

Participatie
Het gebruik van het gebied Zuidpoort is in het laatste decennium ingrijpend veranderd, onder meer door de groei van de stad als geheel en het daarmee gepaard gaande intensievere gebruik van het zuidelijke deel van de binnenstad (Tolsteegbarrière, Twijnstraat en omgeving), de ‘uitklap’ van het centrumgebied naar de Ooster- en Westerkade (komst en groei van winkels en horecavoorzieningen) en de opening van het station (2016) en sneltramhalte (2019) Vaartsche Rijn. We hebben er begrip voor dat deze veranderingen van invloed zijn op de manier waarop over dit gebied wordt gedacht en dat deze invloed zich ook heeft laten gelden in het participatieproces.

Belangrijke functies voor de fiets in dit gebied
In het Zuidpoortgebied zijn twee belangrijke fietsroutes met elkaar verbonden.
• De ene route is de Singelring, waarover in het niet eens zo heel verre verleden is afgesproken dat de Singel een aantrekkelijke alternatieve route moet bieden voor de overbelaste binnenstadsas (van Singel tot Singel via Vredenburg – Lange Viestraat - Neude – Janskerkhof – Nobelstraat).
• De andere route is de regionale doorfietsroute vanuit IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht (via de Kanaalweg – Socratesbrug - Jutphaseweg – Westerkade – Tolsteegbarrière – Twijnstraat).

Singelroute: alternatief voor de binnenstadsas
Om als aantrekkelijk alternatief voor de binnenstadsas te kunnen functioneren is het belangrijk dat in het Zuidpoortgebied een logische, herkenbare, vlotte en comfortabele fietsverbinding in voldoende breed rood asfalt ligt tussen de Catharijnesingel, via het Ledig Erf, naar de Tolsteegsingel. Wij maken ons grote zorgen over het plan voor de Zuidpoort, omdat daarin lijkt te worden toegewerkt naar een verblijfsgebied op deze plek. Dat is niet hoe wij een aantrekkelijk alternatief voor de binnenstadsas voor ons zien. U moet kiezen: wilt u de belasting van de binnenstadsas verminderen of wilt u hier een verblijfsgebied maken?

Westerkade en Ledig Erf: regionale doorfietsroute Nieuwegein – Utrecht
We hebben bij de herinrichting van de Westerkade diverse malen gepleit voor asfalt voor de fiets, omdat het uitgangspunt van de gemeente en van de provincie was en nog steeds is dat regionale doorfietsroutes in asfalt aansluiten op de Singelroute. De Singel heeft voor regionale fietsers de functie van verdeelring; alle regionale doorfietsroutes, met uitzondering van de Westerkade, sluiten er in asfalt op aan. De gemeente heeft besloten dat regionale fietsers van en naar Nieuwegein en IJsselstein via de onveilige Bleekstraat of Albatrosstraat moeten rijden. Wij vinden deze keuze nog altijd onbegrijpelijk, er is geen fietser die dat gaat doen. Regionale fietsers rijden rechtdoor via de Westerkade en moeten wat ons betreft van harte welkom worden geheten met rood asfalt, aansluitend op de Singel.

Alstublieft, geen shared space!

Voor de inrichting van dit gebied als shared space is vereist dat de verschillende verkeersstromen in een gebied min of meer evenwichting en gelijkwaardig zijn. Een geslaagd voorbeeld is te vinden aan de achterkant van het Amsterdamse Centraal station, bij de veerponten. Hier rijden (zeer) grote aantallen fietsers van en naar vier richtingen. Op het Ledig Erf is echter geen sprake van min of meer evenwichtige en gelijkwaardige verkeersstromen: er is sprake van twee sterk verschillende hoofdstromen die elkaar kruisen: fietsers op de Singel oost-west en voetgangers tussen station en Tolsteegbarrière noord-zuid. Concreet betekent dit dat het volgens ons volstrekt onverantwoord is om het Ledig Erf in te richten als shared space. Inrichten als shared space doet afbreuk aan belangrijke beleidsuitgangspunten van de afgelopen jaren om de druk op de binnenstadsas te verlichten, door fietsers te spreiden over aantrekkelijke alternatieve fietsroutes en door boven-lokale en regionale fietsverplaatsingen te faciliteren via de verdeelring die de Singelroute vormt.

Fietsersbond
Afdeling Utrecht

Aan: gemeenteraad van Utrecht
Via de griffie

Fietsersbond afdeling Utrecht
Telefoon 06 – 44304099
utrecht@fietsersbond.nl

Betreft:Inbreng Fietsersbond Raadsinformatiebijeenkomst 'Zuidpoort'
Contact: Peter van Bekkum

Utrecht, 17 december 2023

Geachte heer, mevrouw,

U heeft als gemeenteraad op dinsdag 19 december een raadsinformatiebijeenkomst geagendeerd voor bespreking van de plannen voor de Zuidpoort. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om u schriftelijk te informeren over onze visie op het plan. Helaas zijn we niet in de gelegenheid om tijdens de RIB uw vragen te beantwoorden. Als onze schriftelijke reactie vragen bij u oproept, zijn we uiteraard op een ander moment van harte bereid om onze visie aan u toe te lichten en uw vragen te beantwoorden. In deze brief gaan we eerst in op een aantal specifieke hoofdpunten. Daarna volgt een meer gedetailleerde beschrijving van aandachtspunten bij een aantal specifieke locaties.

Knippen of knijpen?
We staan van harte achter de keuze van de gemeente om te kiezen voor een knip in de Singel en daarmee doorgaand autoverkeer te weren. Sterker nog, we wachten al veel te lang op knips op meerdere plekken in de Singels, waarover uw raad en de gemeente al eerder gesprekken hebben gevoerd. We vinden het jammer dat het college de realisatie van de knips telkens uitstelt.

Participatie
Het gebruik van het gebied Zuidpoort is in het laatste decennium ingrijpend veranderd, onder meer door de groei van de stad als geheel en het daarmee gepaard gaande intensievere gebruik van het zuidelijke deel van de binnenstad (Tolsteegbarrière, Twijnstraat en omgeving), de 'uitklap' van het centrumgebied naar de Ooster- en Westerkade (komst en groei van winkels en horecavoorzieningen) en de opening van het station (2016) en sneltramhalte (2019) Vaartsche Rijn. We hebben er begrip voor dat deze veranderingen van invloed zijn op de manier waarop over dit gebied wordt gedacht en dat deze invloed zich ook heeft laten gelden in het participatieproces.

Belangrijke functies voor de fiets in dit gebied
In het Zuidpoortgebied zijn twee belangrijke fietsroutes met elkaar verbonden.

- De ene route is de Singelring (in de afbeelding geel gekleurd), waarover in het niet eens zo heel verre verleden is afgesproken dat de Singel een aantrekkelijke alternatieve route moet bieden voor de overbelaste binnenstadsas (van Singel tot Singel via Vredenburg – Lange Viestraat - Neude – Janskerkhof – Nobelstraat).
- De andere route is de regionale doorfietsroute vanuit IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht (in de afbeelding groen gekleurd, via de Kanaalweg – Socratesbrug - Jutphaseweg – Westerkade – Tolsteegbarrière – Twijnstraat).



Singelroute: alternatief voor de binnenstadsas
Om als aantrekkelijk alternatief voor de binnenstadsas te kunnen functioneren is het belangrijk dat in het Zuidpoortgebied een logische, herkenbare, vlotte en comfortabele fietsverbinding in voldoende breed rood asfalt ligt tussen de Catharijnesingel, via het Ledig Erf, naar de Tolsteegsingel. Wij maken ons grote zorgen over het plan voor de Zuidpoort, omdat daarin lijkt te worden toegewerkt naar een verblijfsgebied op deze plek. Dat is niet hoe wij een aantrekkelijk alternatief voor de binnenstadsas voor ons zien. U moet kiezen: wilt u de belasting van de binnenstadsas verminderen of wilt u hier een verblijfsgebied maken?

Westerkade en Ledig Erf: regionale doorfietsroute Nieuwegein – Utrecht
We hebben bij de herinrichting van de Westerkade diverse malen gepleit voor asfalt voor de fiets, omdat het uitgangspunt van de gemeente en van de provincie was en nog steeds is dat regionale doorfietsroutes in asfalt aansluiten op de Singelroute. De Singel heeft voor regionale fietsers de functie van verdeelring; alle regionale doorfietsroutes, met uitzondering van de Westerkade, sluiten er in asfalt op aan. De gemeente heeft besloten dat regionale fietsers van en naar Nieuwegein en IJsselstein via de onveilige Bleekstraat of Albatrosstraat moeten rijden. Wij vinden deze keuze nog altijd onbegrijpelijk, er is geen fietser die dat gaat doen. Regionale fietsers rijden rechtdoor via de Westerkade en moeten wat ons betreft van harte welkom worden geheten met rood asfalt, aansluitend op de Singel.

Alstublieft, geen shared space!
Voor de inrichting van dit gebied als shared space is vereist dat de verschillende verkeersstromen in een gebied min of meer evenwichting en gelijkwaardig zijn. Een geslaagd voorbeeld is te vinden aan de achterkant van het Amsterdamse Centraal station, bij de veerponten. Hier rijden (zeer) grote aantallen fietsers van en naar vier richtingen. Op het Ledig Erf is echter geen sprake van min of meer evenwichtige en gelijkwaardige verkeersstromen: er is sprake van twee sterk verschillende hoofdstromen die elkaar kruisen: fietsers op de Singel oost-west en voetgangers tussen station en Tolsteegbarrière noord-zuid. Concreet betekent dit dat het volgens ons volstrekt onverantwoord is om het Ledig Erf in te richten als shared space. Inrichten als shared space doet afbreuk aan belangrijke beleidsuitgangspunten van de

afgelopen jaren om de druk op de binnenstadsas te verlichten, door fietsers te spreiden over aantrekkelijke alternatieve fietsroutes en door boven-lokale en regionale fietsverplaatsingen te faciliteren via de verdeelring die de Singelroute vormt.

Specifiek aandachtspunten
In het navolgende gaan we in detail in op een aantal specifieke locaties.

Verkeerslichten bij de oversteken Ledig Erf kunnen weg
Zonder doorgaand autoverkeer kunnen de verkeerslichten bij de oversteken van het Ledig Erf weg. Fietsers en voetgangers nemen weinig ruimte in en kunnen goed op elkaar reageren. Het zal hier niet zodanig druk worden met fietsers dat de voetgangers niet meer kunnen oversteken, zoals bij het Vredenburg wel soms het geval is. We willen dat de fietsroute en de voetgangersoversteek in de markering op de weg duidelijk worden uitgedrukt.

Profiel Vaartserijnbrug: fietsstraat
Het profiel van de Vaartserijnbrug is nu (van noord naar zuid) ongeveer als volgt:
- Éénrichtings fietspad 2,8m verhoogd ten opzichte van de rijbaan;
- Rijbaan 10m;
- Tweerichtings fietspad 3m, verhoogd ten opzichte van de rijbaan;
- Voetpad 1,4m.

We gaan er vanuit dat dit profiel alleen tegen hoge kosten kan worden aangepast. We beschouwen het huidige profiel van de brug daarom als uitgangspunt.

De inrichting voldoet voor voetgangers en fietsers niet aan de normen. Uitgaande van het huidige profiel is volgens ons een veel logischer indeling als volgt:
- Voetpad 2,8m;
- Fietsstraat 10m (met auto te gast, door selectieve toegang)
  (kan eventueel worden versmald, bijvoorbeeld tot de breedte van de Prins Hendriklaan of Nachtegaalstraat 7m);
- Voetpad 4,4m.

De verwachting is dat op het Ledig Erf met knip 2.800 mvt/etm en 10.000 fietsers rijden. Dit maakt een fietsstraat een veilig haalbare vormgeving.

Dit profiel van fietsstraat met auto te gast kan worden doorgetrokken aan de westkant over de Catharijnesingel totaan de kruising met de Bleekstraat en aan de oostkant over de Tolsteegsingel totaan de kruising met de Abstederdijk. Op de genoemde kruispunten dient dan de overgang te worden vormgegeven naar het Singelprofiel met fietsers op asfaltstroken langs de klinker-rijbaan.

Vondellaan: knip voor autoverkeer
In het plan wordt een knip voorgesteld voor het autoverkeer (6.500 mvt/etm) in de Vondellaan. Naar ons idee kan een knip op deze plek er zeker toe bijdragen dat oost-west autoverkeer via de Vondellaan zeer onaantrekkelijk wordt gemaakt. Hiertoe is wel vereist dat het voor autoverkeer zo goed als onmogelijk wordt gemaakt om op de Bleekstraat te keren, terug te rijden naar de Vondellaan en alsnog de route te vervolgen. Dit keren kan plaatsvinden op de Kruisvaartbrug, onder het spoorviaduct in de Bleekstraat of elders in de Bleekstraat, bij het kruispunt met de Vaartsestraat of bij de Catharijnesingel. Als het mogelijk blijkt om in de Bleekstraat dicht bij de Vondellaan om te keren, zou dat het effect van de knip (grotendeels) te niet doen en bovendien leiden tot zeer onveilige verkeerssituaties. Dit moet dus zoveel mogelijk worden voorkomen.

Vondellaan: fietspaden
We willen vragen om meer ruimte voor de fietsers langs de Vondellaan. Aan beide kanten van de weg liggen fietspaden; aan de noordkant voor tweerichtingsfietsverkeer en aan de zuidzijde voor één richting, maar beide fietspaden zijn onvoldoende breed. Uit de tekst en afbeeldingen wordt ons niet duidelijk of de rijbanen voor het autoverkeer worden versmald door het verminderen van het aantal rijstroken. Ter hoogte van de kruising met de Bleekstraat verdwijnt de strook voor rechtdoorgaand verkeer, maar verdwijnt hier ook de busstrook? Zo nee, dat is een bijkomende vraag hoe de gemeente wil voorkomen dat auto's via de busstrook het verbod om rechtdoor te rijden negeren.

Voor alle fietsvoorzieningen rondom de Vondellaan geldt dat het een samenhangend geheel moet worden dat goed aansluit op de herkomsten en bestemmingen van fietsers. Júist om te zorgen dat ook hier fietsers deze routes gebruiken en minder door de binnenstad heen fietsen. Momenteel is met name de Balijelaan en Vondellaan een allegaartje van een- en tweerichtingsfietspaden. De tweerichtingsfietspaden lopen soms dood op een eenrichtingsfietspad, dat moet echt veel beter.

Op dit moment kunnen we niet goed overzien wat de ruimtelijke consequenties van de plannen voor de Vondellaan precies zijn. Als het niet lukt om beide fietspaden te verbreden tot ten minste de normbreedte, zal een keuze gemaakt moeten worden welk fietspad verbreed moet worden. Van belang bij deze keuze is in elk geval hoe de routes kunnen aansluiten op fietsinfrastructuur in de omgeving, in elk geval richting Balijeplein en Briljantlaan. Er is nu geen voorkeur uit te spreken voor een tweerichtingsfietspad aan de noord- danwel de zuidzijde van de Vondellaan. Het gaat er vooral om dat alles goed aansluit en dóórloopt. Naar de Bleekstraat en Catharijnesingel, de Balijebrug, Croeselaan en Croesestraat, Jutfaseweg, Ooster- en Westerkade, Rotsoord, Albatrosstraat, Rijnlaan. Er zijn ook in het gebied bestemmingen die veel fietsers trekken, zoals de supermarkt en het ROC. Daarvandaan moet je makkelijk beide kanten op kunnen fietsen, zonder tegen de richting in te moeten rijden. Dat vraagt om goed geplaatste oversteekvoorzieningen. Voor de Vondellaan worden 6.500 mvt/etm verwacht, dat is dus zo'n 3.000 per richting. Als er écht 30 km/u gereden wordt kan misschien worden volstaan met fietsstroken. Maar hoe sluit je dat aan op het tweerichtingsfietspad op de Balijebrug? Dat hangt van het ontwerp van de hele situatie af. Met de beperkt beschikbare informatie kunnen we op dit moment deze keuze niet goed maken. We gaan hierover graag in gesprek met de gemeente, we denken graag mee met het ontwerpen.

Westerkade
We vinden het erg jammer dat de gemeente gekozen heeft om de Westerkade in te richten als verblijfsgebied en hier te kiezen voor klinkers. De Westerkade is een essentieel onderdeel van de regionale doorfietsroute IJsselstein – Nieuwegein, die naadloos op de Singelroute moet aansluiten. Naar ons idee betekent naadloos in dit geval met een asfalt verharding voor fietsers.

Bovendien zijn de alternatieve fietsroutes via de Bleekstraat en de Albatrosstraat onaantrekkelijk en onveilig. We snappen niet dat de gemeente regionale fietsers adviseert via deze straten te rijden.

Jutfaseweg
We zijn blij dat de Jutfaseweg als fietsstraat ingericht gaat worden. We hebben het eerder bepleit: we willen dat het verkeerslicht op het kruispunt met de Waalstraat verdwijnt. Het is onnodig, de intensiteiten zijn er laag genoeg en een verkeerslicht is niet de meest veilige kruispuntoplossing.

Balijeplein
Het Balijeplein verdient een stevige herinrichting. Het oppervlak van het plein is net zo groot als dat van de Neude. Hier is het een asfalt-zee. We denken dat hier stevige verbeteringen mogelijk zijn: meer ruimte voor zowel de fiets, de voetganger als voor groen en verblijven, door auto- en busasfalt te beperken. We denken graag mee over deze ontwerpopgave.

Bleekstraat
De Bleekstraat kan anders worden ingericht. Er zijn nu 3 brede rijstroken (max snelheid 50 km), fietsstroken, brede stoepen en geen groen. Dat kan fiks verbeteren. Bij de verwachte 13.000 mvt/etm zijn fietspaden wel noodzakelijk.

We herhalen hier het punt dat voor een effectief rechtdoorrijverbod / afslagGEbod het voor autoverkeer onmogelijk gemaakt moet worden om te keren in de Bleekstraat.

Albatrosstraat
Over de Albatrosstraat blijven we ons grote zorgen maken. Er gebeuren relatief veel ongevallen (zie https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2022_06/1_772/1_1035998517#52.0771/5.1220/14.3366). Er rijden 11.000 mvt/etm en de maximumsnelheid van 50 km/uur wordt regelmatig overschreden. De woningen zijn niet onderheid, verkeersdrempels zijn daarom niet mogelijk. Vanwege de hoge verwachte verkeersintensiteit zijn om- en omregelingen niet mogelijk. Er is evenmin ruimte om chicanes aan te leggen. Er zijn daardoor geen mogelijkheden om de snelheid van het autoverkeer effectief terug te brengen tot écht maximaal 30 km/uur. Dat betekent dat ongevallen met fietsers en voetgangers erg slecht aflopen, omdat de klap hard aankomt.

Er wordt een flinke groei in het aantal fietsers verwacht. De fietsinfrastructuur moet deze groei op kunnen vangen. Fietspaden mogen niet te smal zijn, ook niet onder het spoor. Daarom zijn hier vrijliggende fietspaden nodig. Dat lukt alleen door de parkeerstrook en de fietsstrook om te draaien, maar daarvoor moeten ook de bomen worden verplant. De weg is in 2014 op deze manier ingericht, de bomen zouden hier 60 jaar moeten kunnen worden. Dat wil zeggen dat de weg nú anders ingericht moet worden, nu de bomen nog verplantbaar zijn. Deze onveilige weg met deze wegindeling (tot 2084) aanwijzen als hoofdfietsroute vinden we geen goed plan. Als de wegindeling niet wijzigt moeten de 6.000 fietsers die hier per etmaal worden verwacht, een alternatieve, veiliger route krijgen.

Waalstraat
Voor de Waalstraat is een fietsstraat niet zonder aanvullende maatregelen veilig mogelijk, daarvoor is 3.300 mvt/etm aan de hoge kant. Er worden 8.000 fietsers per etmaal verwacht, dat is flink minder dan nu op de Prins Hendriklaan (14.800).

Snelheidsremmers zijn zeer beslist nodig. Zijn verkeersdrempels mogelijk? Maar dat kan ook met om- en omregelingen (met fietsdoorsteek) of met chicanes. Met voldoende snelheidsremmers kan een fietsstraat mogelijk wel. De Prins Hendriklaan heeft geen snelheidsremmers, daar remmen de vele fietsers de snelheid af. Maar de Waalstraat blijft daarvoor veel te rustig qua aantal fietsers.

Zoals hierboven bij de Jutfaseweg bepleit, willen we dat het verkeerslicht in de Waalstraat met de Jutfaseweg verdwijnt.

We denken graag mee hoe de Waalstraat een aantrekkelijke en veilige fietsstraat kan worden.

Diamantweg
De Diamantweg blijft te druk met autoverkeer, die heeft dus fietspaden nodig. De verwachte verkeersintensiteit, 5.600 mvt/etm is wel op een uitstekend niveau om om-en omregelingen toe te passen. Met een om- en omregeling kun je de intensiteit afknijpen op 700 auto's per uur. Als het obstakel wat langer is, dan is de capaciteit nog wat lager. We willen voldoende obstakels in de Diamantweg om de verkersintensiteit laag te houden.

Conclusie
We hebben in deze brief een groot aantal opmerkingen en suggesties gedaan. De belangrijkste daarvan zetten we hier onder elkaar.

- Het Ledig Erf vormt voor fietsers een essentieel onderdeel van de Singelroute. We vinden het ondenkbaar dat dit deel van de Singelroute wordt ingericht als verblijfsgebied of shared space, omdat daarmee de gemeente afbreuk doet aan het hele idee van de Singelroute als alternatief voor de binnenstadsas en als verdeelring voor boven-lokale en regionale fietsverplaatsingen;
- We denken graag mee over de precieze vormgeving van de knip in de Vondellaan, specifiek ook van de inrichting van de Kruisvaartbrug en de Bleekstraat om het omkeren van autoverkeer te verhinderen;
- We willen meer inzicht in de ruimtelijke consequenties van de herinrichting van de Vondellaan, om een afgewogen keuze te kunnen maken voor de verbreding van de fietspaden langs de Vondellaan, als het door ruimtelijke beperkingen niet mogelijk is om beide fietspaden op norm-breedte te brengen;
- De Westerkade, onderdeel van de regionale doorfietsroute IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht had asfalt voor fietsers moeten krijgen;
- Op de Jutfaseweg moet het verkeerslicht met de Waalstraat worden weggehaald;
- Balijeplein en Bleekstraat kunnen veel aantrekkelijker worden ingericht;
- We hebben grote zorgen over de verkeersveiligheid, specifiek voor fietsers, op de Albatrosstraat. Hier zijn fietsstroken nodig om de veiligheid te verbeteren;
- In de Waalstraat en Diamantweg zijn snelheidsremmers nodig om deze straten als fietsstraten uit te voeren. Zoals hierboven ook al is aangegeven: het verkeerslicht op de kruising van de Waalstraat en de Jutfaseweg moet worden weggehaald.

We zijn graag bereid om onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Raadsinformatiebijeenkomst

Dossiernummer	3634
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2023
Agendapunt	2.1
Titel	Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort
ID	3839
Behandelend ambtenaar	Verrijn Stuart, Gerard
Telefoon	06 - 20 97 82 70
E-mail	g.verrijnstuart@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	19 december 2023

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Gerard Verrijn Stuart en Jaap Martijn
Kenmerk	11347179
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort vast te stellen met als doelen:
   a. Versterken van de verbinding van de historische binnenstad met het Ledig Erf, de Ooster- en Westerkade, het station Vaartsche Rijn en het gebied Rotsoord;
   b. Versterken van de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit in de Zuidpoort in het algemeen en op een aantal locaties in het bijzonder (Ledig Erf, entree station Vaartsche Rijn, Balijeplein);
   c. Meer ruimte voor fiets, voetganger en groen in de Zuidpoort;
   d. Veiliger en leefbaarder maken van de straten in en rond de Zuidpoort;
   e. De binnenstad en omliggende buurten bereikbaar houden voor al het verkeer.
2. Akkoord te gaan met de uitwerking van de eerste fase van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort, dat bestaat uit het volgende pakket aan herinrichtings- en verkeersmaatregelen:
   a. De herinrichting van het Ledig Erf met als uitgangspunt het weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer op het Ledig Erf ter hoogte van de Vaartscherijnbrug, waarbij nood- en hulpdiensten en buslijn 2 het Ledig Erf wel kunnen passeren en waarbij gemotoriseerd bestemmingsverkeer de zuidelijke binnenstad blijvend kan bereiken via de route Abstederdijk-Tolsteegbrug;
   b. De herinrichting van de Bleekstraat, Balijeplein, Balijelaan, Rijnlaan-noord, Waalstraat-oost en Diamantweg met als uitgangspunt een maximale snelheid van 30 km/uur;
   c. De verkeerskundige aanpassing van de kruisingen van de Vondellaan met de Bleekstraat en de Jutfaseweg, gericht op het weren van doorgaand autoverkeer en het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen.
3. Akkoord te gaan met de inrichting via tijdelijke vormgeving van de volgende wegen in en rond de Zuidpoort in de eerste fase van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort met als uitgangspunt een maximale snelheid van 30 km/uur:
   a. Catharijnesingel (deel tussen Bartholomeibrug en Ledig Erf);
   b. Tolsteegsingel (deel tussen Ledig Erf en Abstederdijk);
   c. Abstederdijk (deel tussen Tolsteegsingel en Albatrosstraat);
   d. Vondellaan;
   e. Baden Powellweg;
   f. Briljantlaan;
   g. Albatrosstraat.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

In dit raadsvoorstel is een Toekomstperspectief geschetst voor de Zuidpoort; het zuidelijke entreegebied van de binnenstad rondom het Ledig Erf en station Vaartsche Rijn. Dit Toekomstperspectief is een gebiedsgerichte uitwerking van de Ruimtelijke Strategie Utrecht, het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad. Hierbij zijn mogelijke ingrepen in het verkeerssysteem in dit gebied in samenhang bekeken met de ruimtelijke kwaliteiten die deze ingrepen kunnen opleveren. Conform het Coalitieakkoord is het weren van doorgaand autoverkeer op het Ledig Erf als uitgangspunt voor deze ingrepen gehanteerd. Met deze maatregel ontstaat meer ruimte voor het realiseren van de gewenste ruimtelijke kwaliteiten, zoals meer ruimte voor groen, voetganger, fietser en verblijf.

Context

Aanleiding

Onze stad groeit en daarmee neemt de druk op bestaande wijken en buurten toe. Dit geldt in bijzonder voor de groter wordende binnenstad. Ook zien we een toenemende groei van centrumfuncties naar de randen en daarbuiten, zo ook in de Zuidpoort. De woon –en leefkwaliteit in het centrumgebied staat onder druk. We willen dat alle Utrechters nu en in de toekomst fijn en gezond in onze stad kunnen wonen, werken en leven. Een fijne en gezonde toekomst betekent een brede opgave met ook een integrale aanpak van de openbare ruimte, denk aan groen, klimaatadaptatie, mobiliteitstransitie, inclusiviteit (gastvrij en ontmoeten) en aanpassing van straatmeubilair. De schaarse openbare ruimte zal anders worden gebruikt en ingericht dan we gewend zijn. In de RSU zijn hiervoor belangrijke kaders benoemd. Groen, water en landschap zijn startpunt voor stedelijke ontwikkeling en de mobiliteitsstructuur is hierin leidend. We streven naar een 10-minuten stad en werken aan nieuwe knooppunten.

In het mobiliteitsplan is dit verder uitgewerkt. De groei van de stad vangen we op met verbetering van voetpaden en fiets- en OV-verbindingen en met deelmobiliteit. Het aantal auto's blijft gelijk of neemt verder af. In de binnenstad en het centrumgebied weren we doorgaand autoverkeer zonder bestemming. We hanteren hiervoor het model, waarbij in de A-zone (binnenstad/centrumranden) de voetganger en de verblijfskwaliteit centraal staan.

In het coalitieakkoord is een knip op het Ledig Erf benoemd als uitgangspunt voor het plan voor de Zuidpoort. De knip op het Ledig Erf in de vorm van één van de varianten uit de eerdere participatie is daarmee vertrekpunt voor deze vervolgstudie. De andere variant uit de participatie (fietsstraat Ledig Erf) hebben we als referentie gebruikt bij het verder afwegen en maken van keuzes in voorliggend voorstel voor de toekomst van de Zuidpoort.

Amendement 2021 / A84 Amendement Zuidpoort

Bij de behandeling van het Mobiliteitsplan in de raad op 15 juli 2021 heeft de raad het amendement A84 Amendement Zuidpoort aangenomen. Hiermee heeft de raad besloten om 2 varianten voor de Zuidpoort uit te laten werken, Variant 1 (fietsstraat) en variant 4A (knip). In het coalitieakkoord is daarna over de knip opgenomen: "*Bij de herinrichting van Ledig Erf wordt gekozen voor een knip, waardoor de Binnenstad met meer kwaliteit wordt aangesloten op de omgeving van Vaartsche Rijn*". De raad heeft met de (aangenomen) motie 2022 M126 *Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat* ingestemd met het coalitieakkoord. In dezelfde raad is de ingediende motie Motie 2022 M 152: volg het raadsbesluit en betrek de buurt bij Ledig Erf verworpen. In de raadsbrief van 14 oktober 2022 heeft het college de vervolgaanpak van de Zuidpoort beschreven: "We hebben geconcludeerd dat de variant met knip Ledig Erf beter bijdraagt aan het realiseren van onze ambities voor de Zuidpoort en omgeving, dan de variant met een fietsstraat. Wij nemen deze variant in het vervolgtraject wel mee als referentievariant, om te voorkomen dat we zaken over het hoofd zien."

Het vervolgonderzoek naar de ambities voor de Zuidpoort en omgeving en hoe we deze kunnen realiseren is breder en integraler ingestoken om zo een volledig beeld te krijgen van mogelijke en nodige aanvullende maatregelen in en om het studiegebied. Aan de hand van een gebiedsanalyse met input vanuit bewoners, ondernemers en stakeholders hebben we een ruimtelijk toekomstperspectief opgesteld voor de Zuidpoort. Hierin zijn de wensen, waarden en aandachtspunten uit de buurt meegenomen. Parallel hieraan liep een verkeersstudie, waarin verder is

onderzocht welke maatregelen nodig en haalbaar zijn om deze ambities voor de Zuidpoort en haar omgeving te realiseren. Daarbij zijn ook de aandachtspunten uit de participatie in 2020/2021 meegenomen. Ook hebben we een milieuscan uitgevoerd.

Juridische context
Op grond van artikel 108 Gemeentewet is het gemeentebestuur bevoegd over zaken tot regeling en bestuur huishouding van de gemeente, die de gemeente aangaan. Dit besluit is een uitwerking van het mobiliteitsplan van de gemeente, dat door de gemeenteraad vastgesteld is als Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer.
Er is geen juridische reden om dit besluit vóór een bepaalde datum te nemen. Tegen dit besluit is geen bewaar/beroep/rechtsgang mogelijk. Om verkeersmaatregelen uit te voeren moeten veel gevallen een verkeersbesluit worden genomen. Een verkeersbesluit staat open voor bezwaar en beroep.
Gelet op de eerdere besluitvorming Amendement 2021 (A84 Amendement Zuidpoort) in de raad over de studie Zuidpoort kiezen we ervoor de beslispunten 2 en 3 expliciet aan u voor te leggen.

Verkeersonderzoek
In het verkeersonderzoek voor de Zuidpoort zijn verkeersmodelberekeningen uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de effecten beoordeeld en is de wenselijkheid bepaald van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen in en rond de Zuidpoort. Via verkeersmodelberekeningen is onderzocht wat het effect is van de herinrichtings- en verkeersmaatregelen in het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort op de hoeveelheid autoverkeer op de wegen in en rond de Zuidpoort.
Hierbij hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:
1. Voor de verkeersmodelberekeningen is gebruik gemaakt van het vigerend verkeersmodel VRU 3.4;
2. Dit verkeersmodel is projectspecifiek gemaakt voor de studie Zuidpoort. Vastgestelde ontwikkelingen in de omgeving zijn verwerkt in het model, waarmee een referentiesituatie is bepaald die aansluit bij de actuele inzichten over de verkeersstromen;
3. Met dit verkeersmodel is het verkeersonderzoek uitgevoerd en zijn de effecten onderzocht van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen in en rond de Zuidpoort. Met het model is zowel gekeken naar effecten op routekeuze als naar effecten op gedrag (met name de verdeling over de verschillende vervoerswijzen (auto, OV en fiets)). Dit gedragseffect levert tot ca. 10% extra (bovenop routekeuze) reductie van autoverkeer in het studiegebied op;
4. Daarnaast gaan we er van uit dat op langere termijn het gevoerde gemeentelijke mobiliteitsbeleid tot een aanvullende reductie van autoverkeer leidt. Dit effect is ingeschat op ca. 10% op basis van (model)analyses, die zijn uitgevoerd voor het mobiliteitsplan. Deze inschatting is mede gebaseerd op de huidige trends en ontwikkelingen in de stad.

Doorlopen participatieproces
Parallel aan deze studie is een uitgebreid participatietraject doorlopen. Bewoners, ondernemers, gebruikers en stakeholders zijn in de beginfase van deze studie gevraagd om hun wensen, waarden en aandachtspunten voor de Zuidpoort in de volle breedte mee te geven. Deze input is gebruikt voor het opstellen van een concept van het Ruimtelijke Toekomstperspectief Zuidpoort. Genoemde doelgroepen hebben vervolgens hun reactie kunnen geven op het concept. Deze reacties zijn tot slot verwerkt in de voorliggende stukken bij dit raadsvoorstel.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Utrecht wil in 2040, of eerder, een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad zijn. Met in en om de binnenstad meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en verblijfskwaliteit. Voor de Zuidpoort zijn de beoogde ingrepen in het verkeersnetwerk het vertrekpunt om dit doel te bereiken. De herinrichtings- en verkeersmaatregelen uit dit raadsvoorstel zorgen ervoor dat doorgaand, gebiedsvreemd autoverkeer niet meer door de Zuidpoort zal rijden. Hiermee ontstaat meer ruimte om de wegen en de openbare ruimte in de Zuidpoort in te richten voor groen, voetganger, fietser en verblijf. Hierdoor:
- Ontstaat een betere verbinding tussen het zuidelijk deel van de historische binnenstad via het Ledig Erf, de Ooster- en Westerkade en het station Vaartsche Rijn naar het gebied Rotsoord;

- Ontstaat meer ruimte voor het groeiend aantal voetgangers en fietsers;
- Ontstaat meer ruimte om een aantrekkelijke leefomgeving te creëren voor bewoners, ondernemers en bezoekers met meer groen, verblijfskwaliteit en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers;
- Rijdt er minder autoverkeer door en direct om de Zuidpoort, dat geen bestemming heeft in dit gebied;
- Blijven bestemmingen goed bereikbaar.

Het ruimtelijk toekomstperspectief geeft daarmee een goed vertrekpunt voor toekomstige herinrichtingen in en rond de Zuidpoort. Ook geeft het aandachtspunten en aanbevelingen, die we als gemeente de komende tijd verder kunnen oppakken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Raadsbrief 12 januari 2021 Vrijgave inspraak verkeersstudie Zuidpoort;
- Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040 (beslispunt 2);
- Amendement 2021 / A84 Amendement Zuidpoort;
- Raadsbrief 25 februari 2022 Vervolgaanpak Verkeersstudie Zuidpoort;
- M126 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat;
- Raadsbrief 14 oktober 2022 Vervolgaanpak Verkeersstudie Zuidpoort.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort vast te stellen met als doelen: a. Versterken van de verbinding van de historische binnenstad met het Ledig Erf, de Ooster- en Westerkade, het station Vaartsche Rijn en het gebied Rotsoord; b. Versterken van de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit in de Zuidpoort in het algemeen en op een aantal locaties in het bijzonder (Ledig Erf, entree station Vaartsche Rijn, Balijeplein); c. Meer ruimte voor fiets, voetganger en groen in de Zuidpoort; d. Veiliger en leefbaarder maken van de straten in en rond de Zuidpoort; e. De binnenstad en omliggende buurten bereikbaar houden voor al het verkeer.
Argumenten	
1.1	Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort en de bijhorende herinrichtings- en verkeersmaatregelen sluiten aan op de doelen uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 2040, waarbij we inzetten op een gezonde en leefbare stad door ruimte te creëren voor fiets en voetganger.
	In de RSU en het mobiliteitsplan geven we met name voor de binnenstad prioriteit aan de voetganger en fietser en weren we doorgaand verkeer zoveel als mogelijk.
1.2	Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort en de bijbehorende maatregelen sluiten aan op de Omgevingsvisie Binnenstad.
	De omgevingsvisie Binnenstad gaat net als het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort ook in op de groeiende binnenstad en de verbinding via de Twijnstraat en station Vaartsche Rijn naar Rotsoord en hanteert voor de Binnenstad dezelfde principes als het Mobiliteitsplan 2040: verblijfskwaliteit en voetganger op 1. De doelstellingen en principes uit de omgevingsvisie Binnenstad zijn ook opgenomen in het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort.
1.3	Met het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort sluiten we aan op de al gerealiseerde herinrichtingen in het gebied.
	De afgelopen jaren is al een stevige start gemaakt met het beter verbinden van de historische binnenstad met station Vaartsche Rijn. Zo hebben we in de afgelopen jaren de Tolsteegbarrière heringericht, is de herinrichting van de Ooster- en

	Westerkade grotendeels afgerond en start begin 2024 de herinrichting van de Jutfaseweg tot fietsstraat. Ook hebben we de bestaande bushaltes op de Vondellaan en de Baden Powellweg verplaatst ten behoeve van een betere overstap voor OV-reizigers tussen station, bushaltes en de nabijgelegen scholen.
1.4	Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort biedt een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak, waarmee de in het toekomstperspectief beschreven doelen in onderlinge samenhang kunnen worden gerealiseerd.
	Het verbeteren van de leefomgeving en de openbare ruimte in de Zuidpoort vraagt om structurele en samenhangende maatregelen in het verkeersnetwerk om de juiste uitgangssituatie voor deze noodzakelijke ruimtelijke verbeteringen mogelijk te maken. Door de herinrichtings- en verkeersmaatregelen in onderlinge samenhang en op meerdere plekken in en rond de Zuidpoort te realiseren creëren we de condities om de ruimtelijke verbeteringen op al deze plekken te realiseren. En voorkomen we dat het op een aantal wegen rond de Zuidpoort drukker wordt met autoverkeer als gevolg van de in de Zuidpoort genomen maatregelen.
1.5	De ambities en maatregelen uit het Toekomstperspectief sluiten goed aan bij de genoemde wensen uit de participatie.
	Begin 2021 hebben Utrechters kunnen reageren op voorstellen voor ingrepen in het verkeersnetwerk in en rond de Zuidpoort. De voorstellen gingen uit van een autoverkeersknip op het Ledig Erf (met daarbij nog varianten voor aanvullende verkeersmaatregelen bij de Vondellaan en Baden Powellweg) en een fietsstraat op het Ledig Erf. De begin 2021 doorlopen participatie heeft een groot scala aan aandachtspunten en voorkeuren opgeleverd voor de toekomstige inrichting van de Zuidpoort met bijbehorende verkeersmaatregelen. Deze zijn gebruikt bij het opstellen van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort. Eind 2022 en begin 2023 is een volgende, uitgebreide participatieronde doorlopen. Hierbij hebben we via twee rondes van elk drie fysieke informatiebijeenkomsten, digitale DenkMee-enquetes, straatinterviews en bijeenkomsten met stakeholders opgehaald welke kernwaarden men belangrijk vindt om te behouden en te ontwikkelen of te versterken voor het gebied Zuidpoort. De van deze stakeholders verkregen input (kernwaarden, wensen en aandachtspunten) zijn verwerkt in het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort. Veel genoemd zijn meer ruimte voor voetganger, fiets, groen en verblijfskwaliteit, het voorkomen van sluipverkeer en het bereikbaar houden van het centrum en de binnenstad voor bestemmingsverkeer.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Naast vele positieve reacties hebben bewoners ook aandachtspunten en zorgen geuit, o.a. zorgen over overlast door sluipverkeer en twijfels over een goede doorstroming van de belangrijke ontsluitingsroutes.
	Een aantal mensen geeft aan zorgen te blijven houden bij het voorstel, waarbij een aantal wegen afgesloten wordt voor autoverkeer. De redenen hiervoor verschillen en lopen uiteen van: • Zich niet kunnen vinden in de beoogde doelen en prioritering; • Niet willen omrijden; • Geen betrouwbare ontsluitingsroute zien; • Maximale autobereikbaarheid en ontsluiting wensen; • Geen vertrouwen hebben in voldoende doorstroming en de conclusies en maatregelen ten aanzien van sluipverkeer. Bovenstaande aandachtspunten hebben we onderzocht, waarbij we concluderen dat bij de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen er een voldoende mate van doorstroming zal zijn op de toegangsroute naar de zuidwestelijke binnenstad en dat er geen sprake zal zijn van een significante hoeveelheid sluipverkeer.

	Het gedrag van automobilisten laat zich echter nooit precies voorspellen. Als reactie op bovengenoemde zorgen en aandachtspunten hebben wij daarom in het voorstel opgenomen dat een aantal verkeersmaatregelen eerst met een tijdelijke inrichting wordt uitgevoerd. De tijdelijkheid betreft de uitvoering van de maatregelen en daarmee de omkeerbaarheid. Realisatie van de verkeersmaatregelen via een tijdelijke inrichting doet niets af aan de verkeersveiligheid. De verkeerseffecten van elke verkeersmaatregel monitoren we daarbij zorgvuldig voor en na realisatie. Als de resultaten van de monitoring daar aanleiding voor geven kunnen we de tijdelijke inrichting van de verkeersmaatregelen bijstellen en/of overgaan tot realisatie van een definitieve herinrichting.
1.2	Om de herinrichtings- en verkeersmaatregelen uit dit perspectief nog effectiever te laten zijn is het naast de maatregelen uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort ook nodig om andere (in het Mobiliteitsplan 2040 opgenomen doelstellingen) te realiseren, zoals het versterken van de fiets- en OV-verbindingen rond de Zuidpoort.
	In het Ruimtelijk Toekomstperspectief benoemen we waar in het mobiliteitsbeleid de komende jaren voor de Zuidpoort de focus op moet liggen en waar kansen liggen. Het is daarbij belangrijk dat we ook de fiets- en OV-verbindingen naar en rond de Zuidpoort versterken. Deze maatregelen versterken de effecten van de maatregelen uit het Ruimtelijke Toekomstperspectief Zuidpoort. In de lopende programma's Fiets en voetganger en Openbaar Vervoer werken we aan de programmering en planuitwerking van deze maatregelen, waarbij we ook afstemmen met de provincie. Voor plannen die niet zijn gedekt starten we de uitwerking niet op.
1.3	Er is dekking voor alle maatregelen uit fase 1, maar nog niet voor alle maatregelen binnen het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort.
	Er is onvoldoende budget om alle herinrichtings- en verkeersmaatregelen uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort direct te kunnen uitvoeren. Het totale pakket aan herinrichtings- en verkeersmaatregelen kost circa 15 miljoen euro. We hebben nu circa 10 miljoen euro beschikbaar. Het nu beschikbare budget maakt het wel mogelijk om een significant aantal wegen her in te richten, waarbij naast een kwalitatief hoogwaardiger openbare ruimte ook al in de eerste fase een goed functionerend verkeerssysteem ontstaat. We hebben hiervoor een pakket samengesteld van herinrichtings- en verkeersmaatregelen, die we in een eerste fase uitvoeren en waarvoor dekking beschikbaar is. Aanvullend daarop hebben we een pakket aan herinrichtingsmaatregelen samengesteld, die we in een tweede fase willen uitvoeren. Voor dit pakket is nu nog geen dekking beschikbaar. Mogelijkheden voor het vinden van de noodzakelijke dekking om de overige wenselijke maatregelen te kunnen realiseren liggen naar verwachting in o.a. de 30 km/uur aanpak en de bijdrage door Stadsbedrijven vanuit ontwikkelend beheer. Hierbij koppelen we de dekkingsbronnen voor de bestaande beheeropgaven in en rond de Zuidpoort en omgeving aan de herinrichtingsmaatregelen in dit gebied.
Beslispunt	
2	Akkoord te gaan met de uitwerking van de eerste fase van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort, dat bestaat uit het volgende pakket aan herinrichtings- en verkeersmaatregelen: a. De herinrichting van het Ledig Erf met als uitgangspunt het weren van autoverkeer op het Ledig Erf ter hoogte van de Vaartscherijnbrug, waarbij nood- en hulpdiensten en buslijn 2 het Ledig Erf wel kunnen passeren en waarbij gemotoriseerd bestemmingsverkeer de zuidelijke binnenstad blijvend kan bereiken via de route Abstederdijk-Tolsteegbrug;

	b. De herinrichting van de Bleekstraat, Balijeplein, Balijelaan, Rijnlaan noord, Waalstraat oost en Diamantweg met als uitgangspunt een maximale snelheid van 30 km/uur; c. De verkeerskundige aanpassing van de kruisingen van de Vondellaan met de Bleekstraat en de Jutfaseweg, gericht op het weren van doorgaand autoverkeer en het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen.
Argumenten	
2.1	Uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort en de bijbehorende verkeersstudie blijkt dat dit samenhangende pakket aan maatregelen voor meerdere locaties in en rond de Zuidpoort nodig is om de ambities in de Zuidpoort te halen en recht te doen aan benoemde aandachtspunten en zorgen vanuit de verkeersstudie en de participatie.
	Het pakket aan maatregelen voor de eerste fase is zorgvuldig en stapsgewijs tot stand gekomen vanuit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort, de verkeersstudie en de doorlopen participatie. Het weren van doorgaand verkeer op het Ledig Erf staat hierbij centraal en maakt het mogelijk om de brede ambities in en om de Zuidpoort te realiseren. Met de set aan maatregelen gericht op het weren van doorgaand verkeer voorkomen we dat na realisatie van de maatregelen doorgaand verkeer zich verplaatst binnen de Zuidpoort of verder buiten het centrum richting Tolsteeg en Rivierenbuurt. Daarnaast zijn de maatregelen nodig voor een goede ontsluiting van bestemmingen in de Zuidpoort en de binnenstad. Ook aandachtspunten uit de participatie zoals meer ruimte voor voetganger, fiets, groen en verblijfskwaliteit, het voorkomen van sluipverkeer en het bereikbaar houden van het centrum en de binnenstad voor bestemmingsverkeer (waaronder logistiek en goederenvervoer) zijn bepalend geweest voor de samenstelling van dit samenhangende pakket aan maatregelen.
2.2	Door een samenhangend pakket aan verkeersmaatregelen te realiseren kan worden gestuurd in de circulatie van het autoverkeer en wordt doorgaand autoverkeer door de Zuidpoort geweerd.
	Om de ambities uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort te kunnen realiseren treffen we een samenhangend en integraal pakket aan herinrichtings- en verkeersmaatregelen. Hiermee passen we de verkeerscirculatie voor autoverkeer in de Zuidpoort aan, waarmee doorgaand autoverkeer door de Zuidpoort wordt geweerd. Als onderdeel van de herinrichting van het Ledig Erf realiseren we een verkeersknip, gericht op het weren van autoverkeer en het creëren van meer ruimte voor voetganger en fietser, verblijven en groen. Verder worden de kruisingen van de Vondellaan met de Bleekstraat en de Jutfaseweg aangepast, gericht op het weren van doorgaand autoverkeer en het creëren van meer ruimte voor voetganger en fietser, verblijven en groen. Hiervoor nemen we de volgende verkeersmaatregelen: • Afkoppelen van de Jutfaseweg van de Vondellaan voor autoverkeer. Deze maatregel is een aanvulling op de al besloten en in 2024 te realiseren herinrichting van de Jutfaseweg tot fietsstraat met een maximumsnelheid voor autoverkeer van 30 km/uur, waarin we ook anticiperen op de in dit raadsvoorstel voorgestelde maatregelen; • Instellen van een afslaggebod op de kruising Vondellaan-Bleekstraat, waarbij autoverkeer vanuit de Vondellaan en vanuit de Briljantlaan en Albatrosstraat de Bleekstraat in en uit mag rijden, maar niet meer rechtdoor kan rijden van de Vondellaan naar Briljantlaan + Albatrosstraat (en vice versa). Genoemde straten blijven goed bereikbaar voor autobestemmingsverkeer. Verder zorgen we voor een goede bereikbaarheid van de zuidwestelijke binnenstad voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer – waaronder logistieke bevoorrading – en een

	voldoende doorstroming van dit verkeer op de route via de Bleekstraat van/naar dit deel van de binnenstad.
2.3	Met een verkeersknip kunnen de ambities voor leefbaarheid en gezondheid op en rond het Ledig Erf worden gerealiseerd.
	Naar aanleiding van de eerdere besluitvorming over de studie Zuidpoort en de doorlopen participatie hebben we ook onderzocht in hoeverre een fietsstraat op het Ledig Erf in plaats van een verkeersknip kan bijdragen aan de ambities voor de Zuidpoort en aan een verkeersveilige inrichting van dit plein. Hieruit concluderen we dat een verkeersknip op het Ledig Erf significant meer bijdraagt aan het realiseren van de ambities voor deze locatie (meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en groen) dan een fietsstraat.
2.4	Doordat we aanvullende maatregelen treffen in het gehele gebied vermindert het verkeer op vrijwel alle wegen in het gebied en voldoen we voor die locaties aan de milieunormen.
	De voorgestelde verkeersmaatregelen leiden tot minder autoverkeer in een groot deel van de Zuidpoort en het omliggende gebied. Op een groot deel van de wegen in de Zuidpoort (vooral het Ledig Erf, de Vondellaan en de Baden Powellweg) leiden de maatregelen tot minder autoverkeer en daarmee tot een verlaging van de milieubelasting (geluid, luchtkwaliteit en trillingen). Voor een beperkt aantal wegen (Rijnlaan noord, Waalstraat oost, Diamantweg en Briljantlaan) nabij de Zuidpoort nemen we aanvullende inrichtingsmaatregelen. Hiermee wordt het gebruik van deze route door gebiedsvreemd autoverkeer ontmoedigd, waardoor ook op deze wegen het autoverkeer niet toeneemt en de milieubelasting niet hoger wordt.
2.5	Realisatie van een groot aantal verkeersmaatregelen via tijdelijke inrichting in combinatie met monitoring maakt bijsturing en optimalisatie van de maatregelen mogelijk.
	Bijstelling van de voorgestelde verkeersmaatregelen voor de eerste fase en daarmee adaptief inspelen op het daadwerkelijke reisgedrag van de automobilisten is mogelijk, doordat we de maatregelen in de tweede fase (gelijktijdig met de eerste fase) via een tijdelijke inrichting realiseren. Verder monitoren we de verkeerseffecten van elke maatregel zorgvuldig voor en na realisatie. Als de resultaten van de monitoring daar aanleiding toe geven kan de tijdelijke inrichting van de verkeersmaatregelen worden bijgesteld om zo de verkeersstromen goed te kunnen sturen en gebiedsvreemd autoverkeer in en rond de Zuidpoort te beperken.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	Het weren van doorgaand autoverkeer op het Ledig Erf zorgt voor een significante toename van het autoverkeer op de Bleekstraat.
	Op vrijwel alle wegen in en rond de Zuidpoort leiden de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen in combinatie met het effect van de beleidsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 tot een afname van het autoverkeer. Na realisatie van de verkeersknips op de Catharijnesingel en het Ledig Erf vormt de Bleekstraat de enige toegangsroute naar het zuidwestelijke deel van de binnenstad. Hierdoor zien we voor de Bleekstraat een significante toename van het autoverkeer (circa 35% ten opzichte van de autonome ontwikkeling). De toename is een verplaatsing van een deel van het verkeer, dat eerder over het Ledig Erf reed. Het verkeer op de Catharijnesingel (zuid) blijft nagenoeg gelijk. Om de effecten van deze toename op de leefbaarheid te mitigeren worden op en rond de Bleekstraat in de eerste fase maatregelen genomen, waarbij we zorgen voor: - Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van deze straat met minder asfalt en meer ruimte voor lopen, fietsen en groen; - Het aanpassen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur en realiseren van een bijpassende inrichting van de weg. Deze snelheidsverlaging is ook

	wettelijk nodig als compenserende geluidsmaatregel voor de toename van het autoverkeer in de Bleekstraat; - Het sturen op een voldoende mate van doorstroming van het gemotoriseerde bestemmingsverkeer van en naar de zuidwestelijke binnenstad door een andere inrichting van de Bleekstraat en de kruispunten met de Vondellaan en de Catharijnesingel. Daarnaast wordt verwacht dat binnen de termijn van realisatie van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen in en rond de Zuidpoort de hierboven genoemde toename van het aantal auto's in de Bleekstraat vermindert door het treffen van specifieke mobiliteitsmaatregelen voor doelgroepen (bewoners, bezoekers en werkgevers+ werknemers) in het gebied Zuidelijke Binnenstad/ Hooch Boulandt. Het betreft hierbij onder andere het: • Opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad (50 per jaar) en andere wijken, in samenhang met het stapsgewijs verminderen van het aantal parkeervergunningen in de wijken; • Sluiten van parkeergarage Springweg in 2028; • Verder inzetten op parkeren in P+R's en parkeergarages aan de rand van het centrum; • Het stimuleren van alternatieven voor de privé-auto (deelmobiliteit, ov, lopen en fietsen).
2.2	Een aantal bewoners van de Twijnstraat en omgeving maakt zich zorgen over mogelijk sluipverkeer als gevolg van de verkeersknip Ledig Erf.
	Vanwege de knip op het Ledig Erf zijn er in theorie twee routes om van de Rubenslaan naar de binnenstad of Hoogh Boulandt te rijden. Je kunt via de Vondellaan of door de binnenstad (Twijnstraat en Smeestraat). De route over de Albatrosstraat-Vondellaan is concurrerend en beter ingericht voor autoverkeer dan de route via de Twijnstraat en Oude Gracht. Op basis van de resultaten van de verkeersstudie en expert judgement wordt het risico op sluipverkeer als klein ingeschat. We gaan wel monitoren of dit risico toch plaatsvindt en indien nodig nemen we maatregelen passend in de Omgevingsvisie Binnenstad.
2.3	Op dit moment wordt onderzocht met welke optimalisatiemaatregelen een goed functionerend systeem van dynamisch verkeersmanagement kan worden gerealiseerd op de route Europaplein-Socrateslaan–'t Goyplein en daarmee ook kan worden gestuurd op een voldoende doorstroming van het autoverkeer op deze route.
	Als gevolg van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregen in en rond de Zuidpoort zal een deel van de automobilisten kiezen voor andere routes. De verwachting is dat de route Europaplein-Socrateslaan-'t Goyplein-Waterlinieweg ook beperkt drukker zal worden. Op dit moment zorgt een dynamisch verkeersmanagementsysteem (DVM) op deze route voor een voldoende mate van doorstroming van het autoverkeer. Dit is belangrijk voor een goede verkeersveiligheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid op deze route. Het verkeersonderzoek voor deze studie Zuidpoort laat zien dat met een goed functionerend en verder geoptimaliseerd DVM-systeem ook de extra auto's op deze route als gevolg van de herinrichtings- en verkeersmaatregelen uit dit raadsvoorstel voldoende kunnen doorstromen. Op dit moment onderzoeken we nog welke optimalisatiemaatregelen voor het DVM-systeem eventueel nodig zijn vanuit het beschikbare budget voor de studie DVM Zuidwest.
Beslispunt	
3	Akkoord te gaan met de inrichting via tijdelijke vormgeving van de volgende wegen in en rond de Zuidpoort in de eerste fase van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort met als uitgangspunt een maximale snelheid van 30 km/uur: a. Catharijnesingel (deel tussen Bartholomeibrug en Ledig Erf);

	b. Tolsteegsingel (deel tussen Ledig Erf en Abstederdijk); c. Abstederdijk (deel tussen Tolsteegsingel en Albatrosstraat); d. Vondellaan; e. Baden Powellweg; f. Briljantlaan; g. Albatrosstraat.
Argumenten	
3.1	<u>De herinrichtings- en verkeersmaatregelen voor de Zuidpoort dienen in onderlinge samenhang en zoveel mogelijk gelijktijdig te worden gerealiseerd.</u>
	Alle herinrichtings- en verkeersmaatregelen dienen zo veel mogelijk in onderlinge samenhang en gelijktijdig te worden genomen om een toename van autoverkeer te voorkomen op wegen waar nog geen maatregelen genomen zijn. Door deze faseringsstrategie kan ook direct worden geprofiteerd van de beoogde effecten in de Zuidpoort. Er is op dit moment onvoldoende dekking om alle herinrichtings- en verkeersmaatregelen uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort te kunnen realiseren. De maatregelen waarvoor we nu geen dekking hebben voeren we in definitieve vorm uit in een tweede fase. Naast de definitieve herinrichting van de wegen in de eerste fase (o.a. het Ledig Erf, Rijnlaan, Waalstraat, Diamantweg), kunnen we op andere wegen volstaan met een tijdelijke inrichting in de eerste fase (zie kaartbijlage). Zo voeren we alle maatregelen in onderlinge samenhang en zo mogelijk gelijktijdig uit. Er ontstaat daarmee een goede en leefbare verkeerssituatie, die in fase 2 verder geoptimaliseerd kan worden. Bijvoorbeeld op de Vondellaan-Baden Powellweg is het afslaggebod bij de Bleekstraat en de afkoppeling van de Jutfaseweg direct noodzakelijk, maar dit is relatief eenvoudig met een tijdelijke inrichting te realiseren. De volledige herinrichting kan vervolgens in een tweede fase plaatsvinden.
3.2	<u>Door een aantal wegen in de eerste fase via een tijdelijke vormgeving in te richten kan deze inrichting worden aangepast als de resultaten van de monitoring van de verkeerseffecten van deze maatregelen daar aanleiding toe geven.</u>
	De wegen die in de tweede fase worden heringericht worden in de eerste fase ingericht via een tijdelijke vormgeving. Het maatregelenpakket uit de tweede fase bevat herinrichtingen van de volgende wegen op basis van het uitgangspunt van een maximumsnelheid van 30 km/uur: • Catharijnesingel (tussen Bartholomeusbrug en Westerkade); • Tolsteegsingel (tussen Ledig Erf en Abstederdijk); • Abstederdijk (tussen Tolsteegsingel en Albatrosstraat, inclusief kruisingen met beide wegen); • Vondellaan; • Baden Powellweg; • Briljantlaan; • Albatrosstraat. De planuitwerking en realisatie van de definitieve herinrichting van deze wegen start pas als de dekking hiervoor beschikbaar is. Dat is nu nog niet het geval. In de eerste fase richten we deze wegen in via een tijdelijke vormgeving, waarbij we uitgaan van een inrichting conform het principe 30 km/uur. Hierbij kan worden gedacht aan bebording, belijning, extra groen, wegversmallingen, etc. Met de inrichting van de wegen via een tijdelijke vormgeving kan al effectief worden gestuurd op het weren van doorgaand autoverkeer in en rond de Zuidpoort. Hiermee wordt voorkomen dat het op andere wegen in en rond de Zuidpoort significant drukker wordt met autoverkeer als gevolg van de herinrichtings- en verkeersmaatregelen uit de eerste fase. Zo kunnen

	we het pakket aan herinrichtingsmaatregelen voor de Zuidpoort en omgeving zoveel mogelijk in onderlinge samenhang en integraal uitvoeren.
Kanttekeningen/Risico's	
3.1	Definitieve uitvoering van de herinrichting van de wegen in de tweede fase is gewenst.
	Uitvoering van de maatregelen uit de tweede fase in de vorm van definitieve herinrichtingen is uiteindelijk gewenst. Door de wegen in de tweede fase ook definitief in te richten kunnen we de gewenste kwaliteitsverbetering in de openbare ruimte realiseren met meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en groen.

Financiën

We hebben alle voorgenomen herinrichtings- en verkeersmaatregelen opgedeeld in twee fases. Voor alle maatregelen in de eerste fase is budget beschikbaar voor het verder ontwerpen en realiseren van de maatregelen. Onderdeel van de eerste fase is ook het realiseren van een aantal maatregelen in tijdelijke vormgeving, die we in de tweede fase definitief gaan herinrichten. Voor de maatregelen uit de eerste fase starten we na het raadsbesluit het vervolg van het planproces op.

Voor de wegen in en rond de Zuidpoort, die in de tweede fase 2 nog definitief ingericht moeten worden zoeken we de komende jaren naar dekking door slimme combinaties te zoeken en te benutten met:

- Al geprogrammeerde maatregen en de daarvoor beschikbare uitvoeringsbudgetten;
- De bijdragen vanuit de beheer- en vervangingsgelden (ontwikkelend beheer) en bijdragen vanuit riolering en water, doordat er minder verharding komt en de hemelwaterafvoer voor een aantal wegen afgekoppeld kan worden van het riool;
- De 30 km/uur-aanpak en de daarvoor beschikbaar te stellen budgetten.

Verder zoeken we ook naar dekking bij de integrale afweging van de VJN (MPR: investeringsbudget bereikbaarheid). Het beschikbare budget bepaalt daarmee het tempo en de fasering waarmee we de maatregelen realiseren.

De kosten voor het totale maatregelenpakket (fasen 1 en 2) uit dit voorstel worden indicatief geraamd op circa 15 miljoen euro. Deze raming is gebaseerd op een vergelijking met kostenramingen van andere recent gerealiseerde en nu in voorbereiding zijnde projecten met een vergelijkbaar en denkbaar inrichtingsprofiel (schetsontwerp). De kostenramingen kennen dus in deze fase een grote mate van onzekerheid.
Als bij de verdere planuitwerking blijkt dat de kostenramingen het beschikbare budget overschrijden, is bijsturing in de fasering mogelijk waarbij ook een deel van de nu in fase 1 geplande herinrichtingen in fase 2 kan worden uitgevoerd. Hierbij kan ervoor worden gekozen om meer wegen in de eerste fase in te richten via een tijdelijke vormgeving en in de tweede fase definitief her in te richten.

Kostenraming en dekking van maatregelen uit fase 1
In onderstaande tabel is voor de maatregelen uit de eerste fase de kostenraming en de wijze van dekking opgenomen. De kostenraming voor alle in de fase 1 opgenomen maatregelen (waaronder een aantal maatregelen met een tijdelijke inrichting) bedraagt circa 10 miljoen euro. Het nu beschikbare budget is naar verwachting dekkend voor de kosten van de maatregelen in fase 1.

Tabel: Kostenraming en dekking maatregelen uit eerste fase

Indicatieve ramingen voor herinrichtings- en verkeersmaatregelen	Beschikbare dekkingsbronnen
• Herinrichting van het Ledig Erf; • Herinrichting van de Bleekstraat; • • Verkeerskundige aanpassing van de kruisingen van de Vondellaan met de Bleekstraat en de Jutfaseweg; • Inrichting via tijdelijke vormgeving van de volgende wegen: deel Catharijnesingel, deel Tolsteegsingel, deel Abstederdijk, Vondellaan, Baden Powellweg, Briljantlaan en Albatrosstraat	• **circa € 2 miljoen** in totaal gereserveerd, waarvan 50% subsidie (Aanpak bereikbaarheid Randstadspoorstation).
Herinrichting van de: • Rijnlaan Noord; • Waalstraat Oost inclusief de rotonde met de Rijnlaan.	• **€ 1,85 miljoen** in totaal gereserveerd vanuit de Investeringsimpuls RSU • **€ 790.000** in totaal gereserveerd vanuit de Woningbouwimpuls-middelen (WBI), waarvan o € 440.000,- voor de Rijnlaan-noord; o € 220.000 voor de Waalstraat-oost; o € 130.000 voor de aanpassing van de kruising Jutfaseweg-Waalstraat-oost.
Herinrichting van • de Balijelaan en het Balijeplein.	• **€ 2,25 miljoen** gereserveerd vanuit de herprioritering van middelen uit de Merwedekanaalzone. Dit geeft invulling aan het amendement A129 2021, besluit 1: de middelen in de grex Defensieterrein oorspronkelijk gekoppeld aan de Heycopbrug, in te zetten voor herinrichting Balijelaan en Balijeplein. De middelen worden ingezet voor verbeteren bestaande fietsverbinding via Balijebrug en Balijelaan; • **€ 2,7 miljoen** is de beschikkingsaanvraag waar het rijk bij de versnellingsafspraken in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2022 mee heeft ingestemd. De beschikking is voor het opwaarderen van de fietsroute Balijelaan in de vorm van een integrale herinrichting ten behoeve van meer ruimte voor voetganger, fiets en ov en een directe, comfortabele en veilige aansluiting tussen de nieuwe woningbouwlocatie Groot Merwede en Utrecht CS en station Vaartsche Rijn.
De herinrichting van: • de Diamantweg (die aansluit op de Waalstraat).	• **€ 0.45 miljoen**. MPB 2021.

Vervolg

Met dit raadsbesluit ligt er een richtingbepalend uitvoeringskader voor de Zuidpoort passend binnen de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan 2040. Met dit kader als basis starten we de eerste fase met de planvorming van de genoemde herinrichtingsopgaven en het uitwerken en uitvoeren van specifieke ingrepen in het verkeersnetwerk voor de maatregelen in fase 1. Onder de uitwerking van de ingrepen behoren ook het nemen van verkeersbesluiten. Hiermee kunnen we de daadwerkelijke herinrichtingen stapsgewijs voorbereiden en uitvoeren.

Aan de hand van raadsbrieven informeren we de raad met regelmaat over de voorbereidingen, uitvoering en monitoring van de projecten die onderdeel uitmaken van de eerste fase.

Participatie

In onze brief aan uw raad d.d. 14 oktober 2022 (Vervolgaanpak Verkeersstudie Zuidpoort, kenmerk: 9510916./211210-gvs) Raadsbrief bent u geïnformeerd over de participatie-aanpak voor deze studie. De genoemde participatiestappen zijn inmiddels doorlopen. Voor een uitgebreid overzicht van de

resultaten van de participatie wordt verwezen naar bijlage 4 (Participatierapport studie Zuidpoort) van dit raadsvoorstel.

In de doorlopen participatie stond de vormgeving van de knip centraal samen met aanvullende maatregelen voor een goede leefbaarheid en bereikbaarheid in het omliggende (Zuidpoort)gebied. Daarbij zijn de kernwaarden en criteria besproken met de bewoners en gebruikers van de Zuidpoort, zodat zoveel als mogelijk een gemeenschappelijke basis is gelegd voor de te nemen maatregelen. Daarbij is niet alleen gekeken naar mobiliteit, maar vooral naar een bredere aanpak van de inrichting van de openbare ruimte. De gemeenschappelijke basis aan kernwaarden en criteria is ook input geweest voor het opstellen en beoordelen van een integrale verkeersvariant met knip op het Ledig Erf met bijbehorende verkeersmaatregelen en inrichtingsvoorstellen voor de route Balijelaan-Balijeplein-Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan en de route Balijeplein-Rijnlaan-Waalstraat-Diamantweg-'t Goyplein.
De resultaten uit de doorlopen participatiestappen zijn betrokken en geïntegreerd in de opgestelde "Integrale verkenning/studie naar een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare Zuidpoort" (bijlage 2 van dit voorstel).

De participatie-aanpak is doorlopen aan de hand van de volgende stappen:
- Een eerste ronde van drie buurtbijeenkomsten op 28 november, 1 en 8 december 2022, waarin bewoners en overige belangstellenden konden aangeven welke kernwaarden voor de Zuidpoort ze graag zouden willen behouden en ontwikkelen. Geïnteresseerden konden in de periode van deze bijeenkomsten ook online hun reactie geven;
- Straatinterviews op vier dagdelen in januari op diverse locaties in de Zuidpoort (Ledig Erf, station Vaartsche Rijn, kruising Adelaarstraat/Gansstraat en Balijeplein). Tijdens deze straatinterviews hebben we vooral verkeersdeelnemers in het Zuidpoortgebied (voetgangers, fietsers en automobilisten die hun auto parkeren in parkeergarage Vaartsche Rijn) gevraagd naar welke waarden ze belangrijk vonden om te behouden en te ontwikkelen in de Zuidpoort. Tijdens de straatinterviews hebben we gebruik gemaakt van digitale vragenlijsten, die geïnteresseerden ook konden invullen via een DenkMee-enquête;
- Gesprekken met een aantal professionele stakeholders en bewonersgroepen in maart en april, waarin hun reactie is gevraagd op het concept van de ontwikkelde toekomstvisie voor de Zuidpoort met daarin ook de integrale variant voor de aanpassing van de verkeersstructuur. Gesprekken zijn gevoerd met de Fietsersbond, de Veiligheidsregio Utrecht (VRU), Centrum Management Utrecht (CMU), de Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO), de Solgu/COSBO, het bewonerscomité Toekomst Balijelaan en het Buurtcomité Twijnstraat;
- Een tweede ronde van drie buurtbijeenkomsten op 12, 17 en 20 april 2023, waarin bewoners en overige belangstellenden hun reactie konden geven op de Toekomstvisie voor de Zuidpoort met integrale variant voor de aanpassing van de verkeersstructuur. Ook in deze periode konden geïnteresseerden online hun reactie geven.

Communicatie
Zie onder Participatie.

(Niet)Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:
- Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort

Bijlagen informatief:
- Fasering maatregelen Zuidpoort;
- Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023
- Participatierapport studie Zuidpoort 2023



Bijlage 1 Ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Bestuurlijk Opdrachtgever
Lot van Hooijdonk

Ambtelijk Opdrachtgever
Daniël Reuling

Projectmanagement
Gerard Verrijn Stuart
Jaap Martijn

Projectgroep
Gerard Verrijn Stuart
Jaap Martijn
Robert Hoenselaar
Ronald Tamse
Lyenne de Rooij
René van Seumeren
Luuk van den Berg
Ellen Jansen
Marcel de Lange
Dick Terlouw

Redactie
Jaap Martijn

Grafische realisatie
Ruimte

Versiedatum:
16 oktober 2023

Bestuurlijke besluitvorming:
Vastgesteld door de gemeenteraad op:
...

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Een kijk op de stad 4
1.2 Geschiedenis traject 5
1.3 Leeswijzer studie toekomstperspectief 6

2. Zuidpoort: een nieuw deel van het centrum 7
2.1 Een korte geschiedenis 7
2.2 Positie Zuidpoort in de stad 9
2.3 Problematiek nu en naar de toekomst 11
2.3.1 Druk op de openbare ruimte 11
2.3.2 Groen en klimaat en leefbaarheid 11
2.3.3 De sociale betekenis van buurtplekken 13
2.4 Wensen en aandachtspunten uit de stad 14
2.4.1 Waarden en wensen 14
2.4.2 Aandachtspunten 14
2.4.3 Gesprekken met stakeholders 14

3. Toekomstperspectief: ruimtelijke kwaliteit en actieve mobiliteit herstellen en versterken 15
3.1 Twee leidende principes centraal 15
3.2 Groene schaalsprong 15
3.2.1 Groene (buurt)straten en pleinen 17
3.2.2 Groenblauwe route Vaartsche Rijn 17
3.2.3 Het Singelpark 17
3.2.4 Het spoorpark 17
3.2.5 De Kromme Rijnscheg 17
3.3 Mobilteitssysteem 18
3.3.1 Lopen en verblijven 19
3.3.2 Fietsen 20
3.3.3 Openbaar vervoer (OV) 21
3.3.4. Autoverkeer 22

4. Een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare buurt: deeluitwerkingen 24
4.1 Voorkeursuitwerking toekomstperspectief 24
4.2 Bijzondere stedelijke ruimtes, groene buurtpleinen 25
4.2.1 Ledig Erf 26
4.2.2 Stationsomgeving Vaartsche Rijn 30
4.2.3 Balijeplein en omgeving 34
4.3 Groene singel en scheggen 38
4.3.1 Kromme Rijn scheg (Abstederdijk-Venuslaan-Rubenslaan) 39
4.3.2 Catharijnesingel-zuid (Singelpark) 42
4.4 Stadslanen 44
4.5 Woonstraten 45
4.5.2 Bleekstraat 46
4.5.3 Albatrosstraat 48

Bijlage Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023 50

Bijlage Participatierapport studie Zuidpoort 2023 51

1. Inleiding

1.1 Een kijk op de stad

Dit document beschrijft het toekomstperspectief voor de Zuidpoort, het zuidelijke entreegebied van de binnenstad rondom Ledig Erf en station Vaartsche Rijn(zie Figuur 1). Het is een verkenning waarbij de mogelijke ingrepen in het verkeerssysteem in samenhang worden bekeken met de ruimtelijke kwaliteiten die deze ingrepen op kunnen leveren, zoals meer ruimte voor groen, voetganger, fietser en verblijf. Parallel aan deze studie is ook een uitgebreid participatietraject doorlopen. Bewoners, ondernemers, gebruikers en stakeholders zijn in de beginfase van deze studie gevraagd om de wensen, waarden en aandachtspunten voor de Zuidpoort in volle breedte mee te geven.

De mogelijke ingrepen in het verkeerssysteem zijn een uitwerking van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) waar is vastgesteld dat de gemeente werkt naar een gezonde, leefbare en groene stad in 2040. De RSU stelt 2 principes leidend voor nieuwe ontwikkelingen: de groenblauwe kwaliteiten van de stad en de mobiliteit van de toekomst.

Juist in de Zuidpoort zijn deze aspecten van groot belang. Er is relatief weinig groen en het groen wat er is heeft vaak weinig gebruikswaarde of is slecht verbonden. De auto is nadrukkelijk aanwezig in de openbare ruimte, met de grote hoeveelheid asfalt die daarbij hoort. Om de doelen uit de RSU te bereiken zijn soms stevige keuzes nodig. Uitgangspunt hierbij is dat wijken, straten en buurten altijd goed bereikbaar blijven - maar wellicht anders dan voorheen. De keuzes die de gemeente maakt zijn al beschreven in het Mobiliteitsplan 2040 (gezond, aantrekkelijke en bereikbaar), die samen met de RSU en het doorlopen participatietraject, de onderlegger vormt voor deze studie. Het toekomstperspectief laat zien dat een aantal maatregelen in het verkeerssysteem belangrijk is om de ruimtelijke ambities voor de Zuidpoort na te kunnen streven. De voorgestelde projecten worden conform het Utrechts Plan Proces (UPP) verder uitgewerkt. Het voorliggende toekomstperspectief vormt daarnaast een belangrijk vertrekkader voor de voorgestelde herinrichtingen van wegen en pleinen in de Zuidpoort.



Figuur 1 De straten die onderdeel zijn van de Studie Zuidpoort

1.2 Geschiedenis traject

De eerste beeldbepalende projecten in de Zuidpoort bevinden zich in de route tussen binnenstad, station Vaartsche Rijn en Rotsoord. De aanpak van de Tolsteegbarrière, de herinrichting van de Ooster- en Westerkade en Jutfaseweg zijn hier voorbeelden van. Centraal in deze projecten staat meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijf en later ook groen en klimaat. Met de aanpak van het Ledig Erf, de ontbrekende schakel, werd gewacht tot de komst van de Uitfhoflijn. Daarmee werd lijn 12 overbodig en ontstond ruimte voor een andere inrichting.

Begin 2021 is een uitgebreide participatie georganiseerd over de mogelijke verkeersstructuur in de Zuidpoort, waarbij een aantal varianten voor een verkeersstructuur voor reactie is voorgelegd aan de buurt. Hieruit blijkt dat er veel verschillende meningen zijn, maar ook veel aandachtspunten zijn benoemd. Deze zijn meegenomen in het verdere onderzoek naar het wijzigen van de verkeersstructuur. Door de opdracht vanuit de raad om het coalitieakkoord uit te voeren is de aanpak van de studie Zuidpoort aangescherpt. Het opheffen van de doorgaande autoverbinding op het Ledig Erf hanteren we daarom als uitgangspunt. De fietsstraat variant is in deze studie als referentie meegenomen in de beginfase van deze studie.

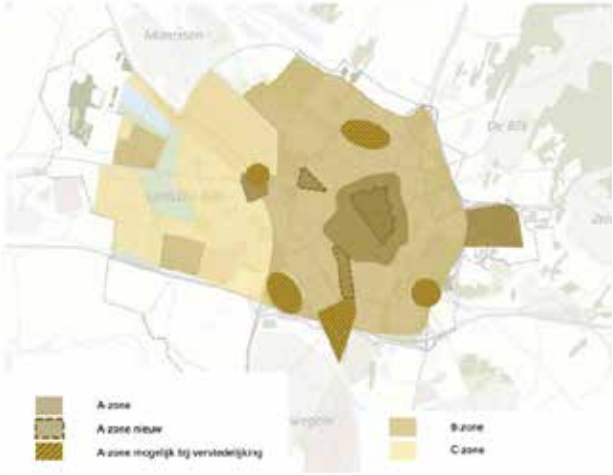
Met dit toekomstperspectief leggen we voor de gehele Zuidpoort een integrale gebiedsgerichte uitwerking van de RSU, het Mobiliteitsplan 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad voor. Daarbij kijken we naar de ruimtelijke kansen en kwaliteiten die ontstaan in samenhang met verschillende maatregelen in het verkeerssysteem.



Figuur 2 kaart van de uitbreiding 30km zones (Mobiliteitsplan, 2021)



Figuur 3 Visiekaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040)



Figuur 4 kaart van de uitbreiding van de A-zones (Mobiliteitsplan, 2021)

1.3 Leeswijzer studie toekomstperspectief

In deze studie wordt onderzocht welke mobiliteitsmaatregelen er nodig zijn in het Zuidpoortgebied om onze ambities voor een gezonde, leefbare stad te kunnen realiseren. De voorgestelde mobiliteitsmaatregelen in deze studie bieden in de toekomst veel kansen om het gehele gebied Zuidpoort her in te richten waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en voor groen. Uitgangspunt hierbij is altijd dat de Zuidpoort bereikbaar is voor bewoners en bezoekers.

Voordat de maatregelen voor de voetganger, fiets, auto en openbaar vervoer in het Zuidpoortgebied worden beschreven wordt eerst het gebied Zuidpoort geïntroduceerd (hoofdstuk 2). In dit hoofdstuk wordt allereerst kort de geschiedenis van Zuidpoort geschetst (paragraaf 2.1), waarna wordt beschreven hoe belangrijk dit gebied voor de stad is geworden (paragraaf 2.2). Ook komt de huidige problematiek aan bod (paragraaf 2.3) en hoe daar vanuit de bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied tegenaan wordt gekeken (paragraaf 2.4).

In hoofdstuk 3 komen de twee leidende principes uit het RSU aan bod: de groenblauwe kwaliteiten van de stad en het nieuwe mobiliteitssysteem. Als eerste wordt behandeld hoe het versterken van de groene structuren op verschillende schaalniveaus kan bijdragen aan het verbeteren en herstellen van plekken. In paragraaf 3.2 wordt per modaliteit uiteengezet welke maatregelen er nodig en wenselijk zijn om van Zuidpoort een aangenaam gebied te maken.

In hoofdstuk 4 wordt per deelgebied of straat het toekomstperspectief geschetst. Aan de hand van kaarten en impressies wordt visueel gemaakt hoe plekken er mogelijk uit kunnen zien. Per plek worden ook een voorzet gedaan voor het formuleren van ruimtelijke uitgangspunten en zijn de eerste ontwerpideeën gevisualiseerd. De uitgangspunten en ontwerpideeën hebben als doel om straks aantrekkelijke straten en plekken te realiseren waar veel ruimte is voor voetgangers, fietsers en voor meer groen.

In bijlage Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023 wordt nader uiteengezet wat de verkeerskundige effecten zijn van dit toekomstperspectief.

In bijlage participatierapport studie Zuidpoort 2023 is uiteengezet wat de resultaten zijn van de diverse participatierondes over het toekomstperspectief.

2. Zuidpoort: een nieuw deel van het centrum

2.1 Een korte geschiedenis

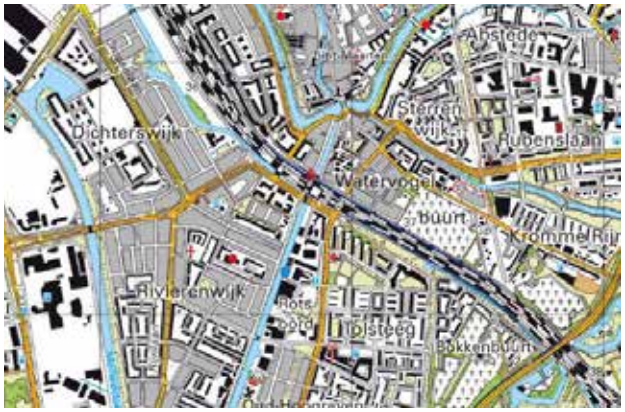
Eeuwenlang werd de stad Utrecht begrensd door de singels van de huidige binnenstad, met in het noorden en zuiden een voorstad. In het noorden de Bemuurde Weerd aan de Vecht, en in het zuiden Tolsteeg langs de Vaartsche Rijn. Hoewel er plannen waren voor verdere uitbreiding, zoals het plan van Moreelse, duurde het tot 1900 voordat grotere stedenbouwkundige ontwikkelingen op gang kwamen. Aanvankelijk vooral ten oosten, noorden en noordwesten van de huidige singels, zoals de wijken Wittevrouwen en Lombok. In het westen werd in 1843 het centraal station geopend, en in het zuiden bleef de ontwikkeling beperkt tot langs de waterwegen zoals de Vaartsche en Kromme Rijn, en enkele kleinschalige woonwijken.

Het was pas tijdens de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog dat ook het zuiden van de stad grootschalig ontwikkeld werd, door de aanleg van de wijken Rivierenwijk en iets later Hoograven. Deze wijken waren weliswaar redelijk dichtbebouwd, maar kenden weinig doorgaand autoverkeer. Dit was ook te zien aan het oorspronkelijke ontwerp: de brede boulevards in de plannen waren vooral groen van karakter, zoals de Balijelaan dat een langgerekt plantsoen in het midden had. Het weinige autoverkeer reed aan weerszijden en had vooral een bestemming in de buurt, ook omdat Rivierenwijk slechts door enkele bruggen ontsloten werd.

In de jaren ‘50 en ‘60 kwam de autobereikbaarheid steeds centraler te staan in het denken over steden. Elke bestemming moest voor iedereen met de auto bereikbaar zijn, en er moest voldoende plek zijn om de auto te parkeren. Zo ook de historische binnenstad van Utrecht; niet alleen werd de binnenstad zelf geschikt gemaakt voor de auto, maar ook alle wegen ernaartoe. Rond 1970 werd dit in het huidige gebied van de Zuidpoort zichtbaar door de aanleg van enkele grote autobruggen en doorbraken in de stedenbouwkundige structuur om dit verkeer te faciliteren. De mooie, groene boulevards waren de enige plekken waar voldoende ruimte was om de auto echt ruimte te geven, en deze verdwenen dan ook. Door de aanleg van de Balijebrug, de Vondelbrug en de Albatrosbrug werden voorheen rustige straten doorgaande, drukke autoverbindingen, met alle gevolgen van dien. Sinds 1970 (dus bijna 50 jaar lang!) is er aan de inrichting van de belangrijkste wegen in de Zuidpoort niets wezenlijks veranderd.



Figuur 5. Historische kaart 1950. Voor de jaren'50 waren er in het gebied Zuidpoort weinig doorgaande verbindingen.



Figuur 6. Topografische kaart 2022. Door de aanleg van bruggen (Balijebrug, Vondelbrug en Albatrosbrug vanaf de jaren ‘60 kon er een belangrijke doorgaande wegstructuur ontstaan. Deze drukke verbindingen bestaan nog steeds.



Figuur 7. Ledig Erf in de jaren '20 van de 20e eeuw met veel ruimte voor langzaamverkeer



Figuur 8. Balijeplein in de jaren '30 van de 20e eeuw met groene plantsoenen en bomen.



Figuur 9. Vondellaan was tot de jaren '60 van de 20e eeuw nog domein van fietsers.



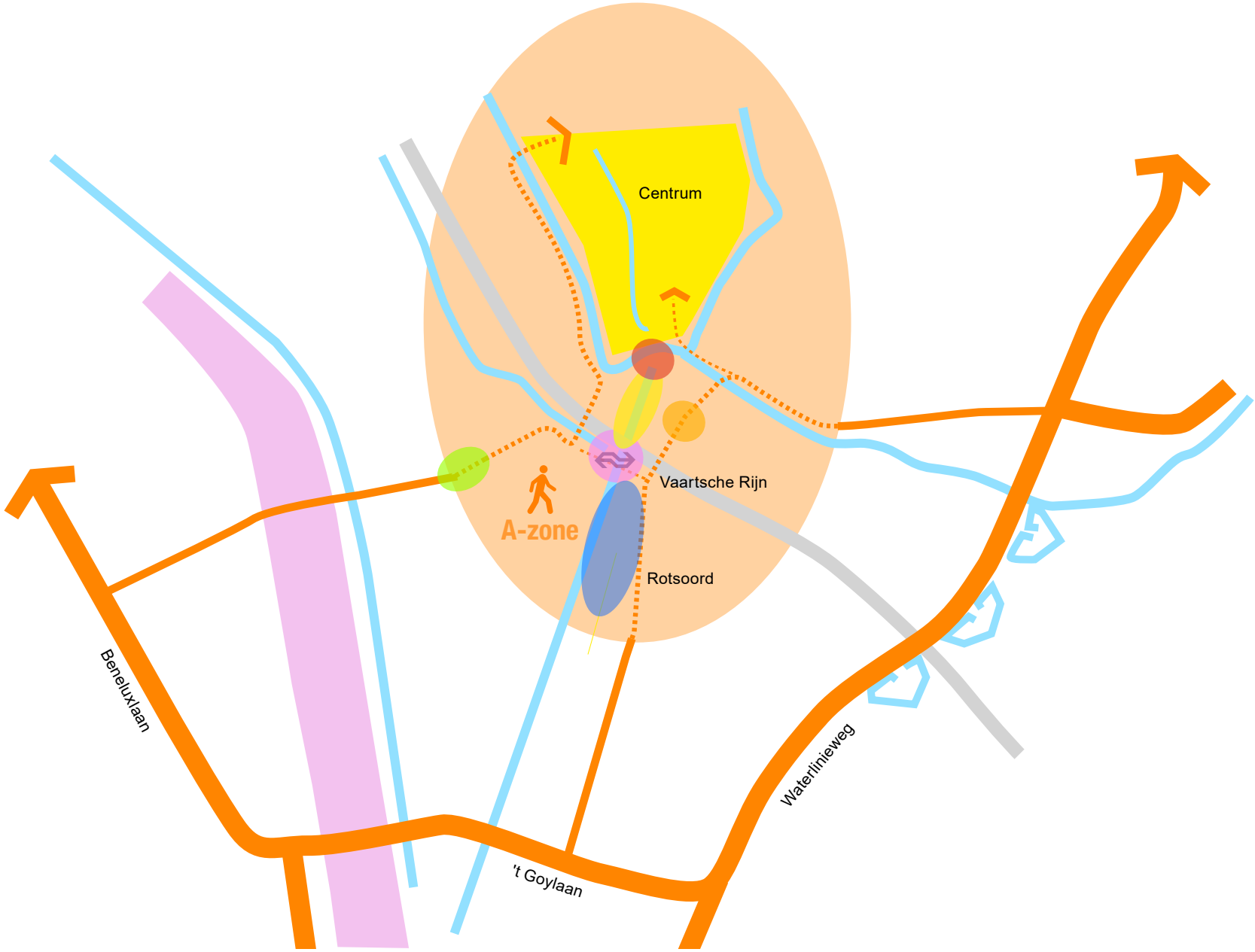
Figuur 10. Vondellaan ter hoogte van het huidige station Vaartsche Rijn. In de jaren '60 van de 20e eeuw was dit deel van de stad nog behoorlijk groen.

2.2 Positie Zuidpoort in de stad

Door de groei van de stad (van 280.000 inwoners in 1970 naar ruim 350.000 nu, naar mogelijk ca 450.000 inwoners in 2040) neemt de behoefte aan meer ruimte voor de voetganger, verblijf en aantrekkelijke functies zoals horeca en winkels toe. Door deze toenemende druk is er al decennia een ontwikkeling gaande waarbij de binnenstad uitdijt. In het oosten langs aantrekkelijke gemengde straten zoals de Burgemeester Reigerstraat, en in het westen aan de overzijde van het station. Deze ontwikkeling is ook goed zichtbaar in de Zuidpoort, niet in de laatste plaats door de komst van het station Vaartsche Rijn. Op een bijna onmogelijke locatie ontstond er letterlijk een nieuwe poort naar de binnenstad. Op slechts vijf minuten lopen van het Ledig Erf en het museumkwartier ontstond er een serieus alternatief voor het centraal station. Op de Ooster- en Westerkade is onder andere hierdoor horeca met terrassen gekomen, en is het gebied getransformeerd naar een verblijfsgebied. Een recente herinrichting van dit gebied waar de voetganger en verblijf op de eerste plek komen onderstreept dit. Ook de andere kant op had de komst van het station effect. Het voormalige industrieterrein Rotsoord krijgt steeds meer functies en bestemmingen zoals horeca en creatieve bedrijvigheid.

Met de plannen voor verdere verdichting in Utrecht, zoals het Beurskwartier en Merwedekanaalzone, en ontwikkelingen in het oosten zoals rond de Galgenwaard en het Rubenskwartier wordt de centrumfunctie van de Zuidpoort in de toekomst alleen maar groter. De duizenden woningen die in de nieuwe ontwikkelingen gebouwd gaan worden, zorgen voor veel nieuwe bewoners. Voor veel nieuwe bewoners wordt de Zuidpoort een bestemming voor verblijf of ontspanning, zoals in de horeca van Rotsoord, maar ook een cruciaal knooppunt om de trein te pakken of om langs te fietsen naar bijvoorbeeld Utrechts Science Park. Door de grote toename van inwoners rondom het gebied Zuidpoort ontstaat er veel vraag naar ruimte, waardoor de druk op de openbare ruimte toeneemt. Deze ruimte is in de stad en in de Zuidpoort schaars. Er dient een goede balans en afweging plaats te vinden tussen de toenemende druk op de openbare ruimte en het creëren van een prettig woon- en leefklimaat. Belangrijk in de afweging is dat de woonbuurten rondom Zuidpoort enerzijds bereikbaar blijven voor auto en bus en anderzijds dat er meer ruimte wordt gecreëerd voor langzaam verkeer, verblijf en voor meer groen.

Het is daarom ook dat in het mobiliteitsbeleid van de gemeente de Zuidpoort is benoemd tot zogenaamd A-gebied: een centrumgebied waar voetganger en verblijf de allerhoogste prioriteit krijgen, waarnaast ook meer ruimte is voor groen.



Figuur 11. Doorgaand autoverkeer gaat via de stadsboulevards rondom het centrum, zodat er een voetgangersvriendelijke verbinding kan ontstaan tussen het centrum, Vaartsche Rijn en Rotsoord.

2.3 Problematiek nu en naar de toekomst

In de decennia na de jaren '60/'70, toen de huidige autostructuur werd geïntroduceerd, is het denken over steden en de leefomstandigheden drastisch veranderd. De auto werd in het afgelopen decennium in veel binnensteden aan banden gelegd om meer ruimte te maken voor verblijf, voetganger, groen en gezonde lucht. Ook daarbuiten merkten we dat de auto vaak veel ruimte inneemt die ook anders gebruikt kan worden, ruimte die hard nodig is voor maatregelen tegen klimaatverandering, meer ruimte voor de voetganger, en voor betere verblijfskwaliteit. Daarom heeft de gemeente onder andere de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) 2040 opgesteld, waarin een perspectief geschetst wordt hoe Utrecht kan groeien en zich toch kan ontwikkelen tot een gezonde, leefbare én bereikbare stad. Maar wel bereikbaar op een andere manier: te voet, per fiets, of met openbaar vervoer. Omdat de ruimte om alle auto's tot aan de bestemming te faciliteren er simpelweg niet meer is.

2.3.1 Druk op de openbare ruimte

Nu al is elke dag zichtbaar dat de openbare ruimte tegen zijn grenzen aanloopt. Het Balijeplein is een chaotische mengelmoes met lange wachttijden voor fietsers en slechte oversteekbarheid voor voetgangers. Op de Vondellaan en Baden Powellweg is nauwelijks ruimte om uit de bus te stappen, of je met de fiets op te stellen als je af wilt slaan. Voetgangers moeten lang wachten en hebben vaak weinig ruimte, waardoor het weinig aantrekkelijk is om te gaan lopen en je eerder kiest voor fiets, bus, of auto.

Rondom het station Vaartsche Rijn is de situatie misschien nog wel het meest nijpend. De plaatsing bóven het water van de Vaartsche Rijn laat zien hoe nijpend het ruimtegebrek toen al was. In de openbare ruimte missen daardoor veel functies die stationsomgevingen veelal tot leuke, aantrekkelijke bestemmingen maken, zoals horeca, groene verblijfskwaliteit, ruimte om de fiets te stallen, te dwalen, te praten, over te stappen op de bus, etc. Door de groei van de stad en het aantal reizigers is de urgentie groot om de openbare ruimte rondom Vaartsche Rijn aan te pakken en mee te nemen in de integrale aanpak van de Zuidpoort.

2.3.2 Groen en klimaat en leefbaarheid

De aandacht voor het klimaat is het afgelopen decennium geëxplodeerd: steeds duidelijker worden de ernstige effecten zoals hittestress, droogte en afname van biodiversiteit in de stedelijke omgeving. Ook in de Zuidpoort is het probleem groot: plekken als de Bleekstraat, het Ledig Erf, het Balijeplein en de omgeving van Vaartsche Rijn behoren tot de heetste van de stad (zie figuur 15). Het Balijeplein wordt bijvoorbeeld 10 graden warmer op een hete dag dan een vergelijkbaar, groen plein. Hoewel de hoeveelheid groen tot nu toe vaak afhing van de hoeveelheid ruimte die over was nadat alle ándere functies een plek hadden gekregen, is dit voor de toekomst niet meer genoeg. Robuuste, groenblauwe structuren zijn een harde eis voor een leefbare Zuidpoort in 2040.



Figuur 12. Balijelaan/plein waar het asfalt en het gebrek aan groen domineert.





Figuur 13 en 14. Veel asfalt en onoverzichtelijke oversteekplekken voor het station Vaartsche Rijn.

Op figuur 16 zijn de robuuste groenblauwstructuren te zien: zoals de Vaartsche Rijn, Het spoorpark, de singel en de Kromme Rijn scheg. Deze dienen versterkt te worden door verbindingen te verbeteren, meer ruimte te vergroenen, en het aanplanten van meer bomen. Hierdoor wordt de hittestress verminderd, ontstaat er meer schaduw, wordt de biodiversiteit verhoogd en krijgt de leefbaarheid in Zuidpoort een impuls.



Figuur 15. Plekken binnen het studiegebied Zuidpoort die tijdens warme dagen last hebben van hittestress.

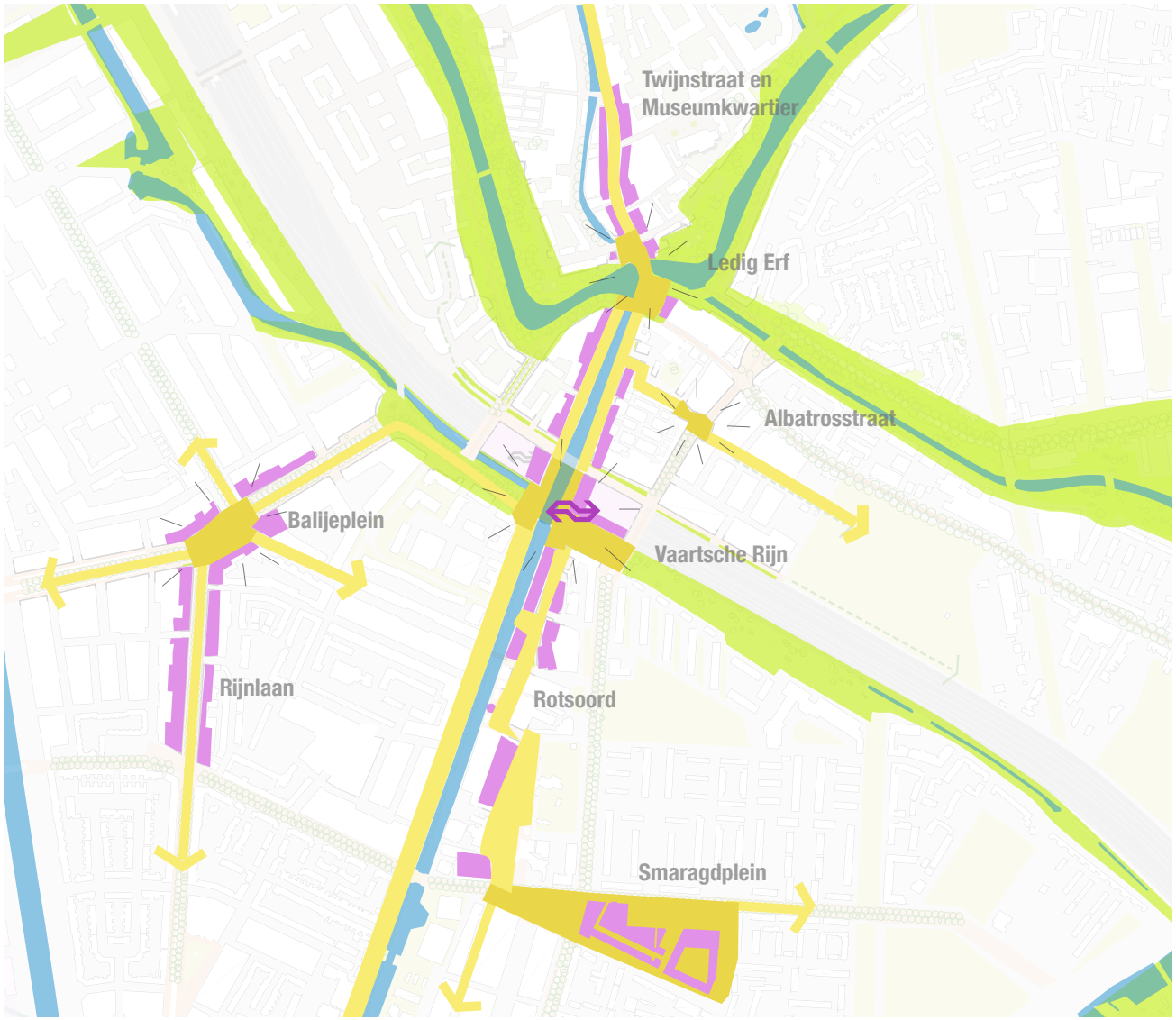


Figuur 16. Versterken van de groenblauwe routes, zodat er doorgaande verbindingen ontstaan langs het spoor, de singel en langs de Vaartsche Rijn.

2.3.3 De sociale betekenis van buurtplekken

In de RSU is sociale cohesie en ontmoeting als speerpunt benoemd. Vanuit dit oogpunt is het weer mogelijk maken van interactie en ontmoeting tussen buurtgenoten essentieel. De groene boulevards en pleinen uit de oorspronkelijke inrichtingsplannen droegen hieraan bij. Deze zorgden voor verbinding tussen buurten, maakten ruimte voor ontmoeting en faciliteerde het makkelijk oversteken per fiets of te voet. Door de komst van drukke autowegen is deze belangrijke, sociale functie onder druk komen te staan. Het Balijeplein bijvoorbeeld was een weliswaar drukke, maar levendige plek waar ook ruimte was voor economische ontwikkeling, en ontmoeting in de openbare ruimte. Met de in de huidige situatie ruim 6 stroken asfalt voor bus, auto en parkeren liggen de buurten letterlijk met de rug tegen elkaar: oversteken is een tijdrovende uitdaging, en ruimte voor verblijf is er nauwelijks.

Omdat de brede boulevards doelbewust groen en ruim werden ontworpen, is de rest van de wijken relatief dichtbebouwd, met in de woonstraten weinig verblijf- en ontmoetingsruimte. Des te belangrijker is het om de plekken zoals het Balijeplein weer hun oorspronkelijke betekenis te geven, en ruimte voor ontmoeting en uitwisseling tussen wijken in een aangename, groene setting mogelijk te maken.
In de Zuidpoort zijn meerdere plekken met een verblijfsfunctie zoals het Ledig Erf en het Balijeplein verdwenen. In figuur 17 zijn deze plekken weergegeven. Voor een gezonde, leefbare omgeving is het de wens om de pleinen weer de belangrijke sociale functie te geven die ze vroeger hadden. Een groene, voetgangersvriendelijke inrichting met goede verbindingen naar de omliggende wijken is hierbij essentieel.



Figuur 17. Creëren van aantrekkelijke wandelroutes die winkelgebieden (Rijnlaan, Westerkade) verbinden met het station en het centrum. De gele lijnen zijn de belangrijkste wandelroutes, de oranje vlakken de beoogde pleinen. De paarse kleurvakken geven de voorzieningen zoals winkels en horeca weer.

2.4 Wensen en aandachtspunten uit de stad

In de beginfase van deze studie Zuidpoort is aan bewoners, gebruikers, ondernemers en andere stakeholders gevraagd kwaliteiten, wensen en aandachtspunten voor het gebied te delen. Dit is gedaan in een uitgebreid participatietraject door middel van buurtbijeenkomsten, straatinterviews, online enquête en stakeholdergesprekken.

2.4.1 Waarden en wensen

Tijdens de verschillende participatieonderdelen is naar voren gekomen dat betrokkenen de Zuidpoort graag zien als een leefbaar, aantrekkelijk, rustig gebied, waarin de historische kenmerken van het gebied goed terugkomen. Wenselijk daarbij zijn straten met veel groen en bruisende pleinen met meer verblijfskwaliteit, bijvoorbeeld bij Ledig Erf, bij station Vaartsche Rijn en Balijeplein. Hiervoor geldt dat het belangrijk is dat deze gebieden, evenals het groen en het water goed met elkaar verbonden zijn en een geheel vormen. Ook is het belangrijk dat de Zuidpoort een gezond gebied wordt, met minder hittestress, luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Op het gebied van mobiliteit zien de meeste betrokkenen graag een rustig, overzichtelijk en duidelijk verkeersbeeld met minder doorgaand autoverkeer. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers en betere oversteekbaarheid en verkeersveiligheid vinden veel mensen belangrijk. Goede bereikbaarheid met de auto en doorstroming van het bestemmingsverkeer is een wens die tijdens de participatie vaak werd benoemd.

2.4.2 Aandachtspunten

De aandachtspunten die tijdens het participatietraject zijn meegegeven gaan veelal over deze autobereikbaarheid. Het is niet wenselijk dat een verbetering in de ene straat, leidt tot een verslechtering in de andere. Daarbij moet specifieke aandacht uitgaan naar het voorkomen van sluipverkeer (bijvoorbeeld in de Binnenstad of in de Gansstraat), het voorkomen van drukte (bijvoorbeeld in de Bleekstraat) en het beperken van extra kilometers of reistijd (bijvoorbeeld tussen Dichterswijk en Utrecht Oost). Verder is gevraagd goed rekening te houden met de toegankelijkheid voor kwetsbare inwoners, bijvoorbeeld ouderen, kinderen of mensen met een lichamelijke beperking. Naast autobereikbaarheid is een frequente ov-verbinding en duidelijke weginrichting voor deze groep erg belangrijk.

2.4.3 Gesprekken met stakeholders

In het participatierapport (zie separate bijlage bij dit toekomstperspectief) staan ook de verslagen en adviezen die zijn voortgekomen uit de gesprekken die zijn gevoerd met diverse stakeholders. Zo zijn er een of meerdere gesprekken gevoerd met o.a. de Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO), de Fietsersbond, de Veiligheid Regio Utrecht (VRU), het Centrummanagement Utrecht (CMU) en de Solgu en Cosbo (belangen mensen met beperking en ouderen). De aandachtspunten zijn meegenomen in de studie Zuidpoort, zowel in dit toekomstperspectief als de verkeersrapportage (zie separate bijlage bij dit toekomstperspectief). Denk bijvoorbeeld aan concrete wensen vanuit de voetganger en fietser bij het verplaatsen in de openbare ruimte in de Zuidpoort en door de stad, ideeën voor routes en verbindingen, ideeën over situaties waar verschillende mobiliteiten de openbare ruimte moeten delen met elkaar, bereikbaarheid van de binnenstad, aanrijroutes van nood- en hulpdiensten en aandachtspunten voor specifieke doelgroepen. Een groot aantal aandachtspunten en adviezen richt zich op de ontwerpfase die volgt na besluitvorming over deze studie Zuidpoort. Die adviezen staan opgenomen in het participatierapport en nemen we mee naar de volgende fase als we voor de verschillende uitwerkingen de uitgangspunten voor het ontwerp gaan opstellen. Afhankelijk van het project betrekken we de betrokken stakeholders, of een aantal hiervan, opnieuw.

3. Toekomstperspectief: ruimtelijke kwaliteit en actieve mobiliteit herstellen en versterken

3.1 Twee leidende principes centraal

De stad groeit de komende decennia flink. Utrecht kiest ervoor te verdichten binnen de gemeentegrenzen, terwijl het grondgebied van de gemeente niet groter wordt. De openbare ruimte wordt daardoor steeds intensiever en door meer mensen gebruikt, waardoor de druk op deze ruimte steeds verder toeneemt. In het beleid van Utrecht wordt de spanning in de openbare ruimte erkend en in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 is richting gegeven hoe de stad met zijn beperkte openbare ruimte zich kan ontwikkelen.

De RSU 2040 stelt twee leidende principes centraal voor de nieuwe ontwikkelingen in de stad: schaalsprong groen (op vijf schaalniveaus: groene straten, groenblauwe routes, nieuwe parkgebieden, groene scheggen en groen om de stad) en de mobiliteitssystemen. Het doel is een groene, gezonde stad, met een hoge verblijfskwaliteit en ruimte voor ontmoeting. Het type mobiliteit is hierop afgestemd: de stad moet altijd bereikbaar zijn, maar er wordt meer ingezet op lopen, fietsen, of en het openbaar en vervoer en minder op de auto.

In het toekomstperspectief Zuidpoort zijn deze twee principes doorvertaald op gebieds- en straatniveau (zie hoofdstuk 4). Voordat dit op gebieds- en straatniveau wordt uitgewerkt, worden eerst de belangrijkste principes nader toegelicht. Als eerste wordt beschreven hoe de ruimtelijke kwaliteit hersteld en versterkt kan worden aan de hand van schaalsprong groen (paragraaf 3.2). Ook wordt toegelicht hoe het mobiliteitssysteem in Zuidpoort kan veranderen waarin meer ruimte wordt gecreëerd voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) (paragraaf 3.3).

3.2 Groene schaalsprong

In de schaalsprong groen is de ambitie om meer groen in de stad te realiseren en de ruimtelijke kwaliteit van de bestaande groene plekken en verbindingen te verbeteren. Ook kan hierdoor de ruimtelijke kwaliteit in Zuidpoort versterkt worden door de aanleg van nieuwe groene plekken en verbindingen en het versterken van groen in straten en op pleinen. Het toevoegen van meer groen van groen in de openbare ruimte vergroot de leefkwaliteit in de Zuidpoort en maakt lopen, fietsen en verblijven aantrekkelijk.

Het gebied Zuidpoort heeft al een aantal waardevolle groene plekken en routes. Zo komen er in Zuidpoort de belangrijke groenblauwe structuren van de Singel, de Vaartsche Rijn en de Kromme Rijnscheg samen. Deze scheggen en groenblauwe routes verbinden de verschillende gebieden binnen en buiten Zuidpoort. Ze zijn dus niet alleen van grote waarde voor het Zuidpoort gebied zelf, maar voor de hele stad. Ze zijn van groot belang voor bewoners en bezoekers voor verblijven, spelen, sporten en bewegen. Naast het verbeteren van de groenblauwe routes en de scheggen worden ook de straten en pleinen aangepakt. Ten slotte worden in deze studie ook twee parken (Spoorpark en Singelpark) voorgesteld, met als doel om robuustere groene verblijfsgebieden te realiseren. In de volgende alinea's wordt nader ingegaan op de belangrijkste pleinen, parken, groenblauwe routes en scheggen (zie Figuur 18).



Figuur 18. Creëren en verbinden van groene plekken en structuren in en rondom het gebied Zuidpoort.

3.2.1 Groene (buurt)straten en pleinen

Op de bijzondere stedelijke plekken die van oudsher een belangrijke functie hadden als ontmoetingsplek voor de buurt en verblijfsplek, brengen we de balans terug tussen verkeer en verblijfskwaliteit. Deze ruimtes hebben juist nu een bijzondere waarde voor de groeiende stad, omdat hier ook vaak aantrekkelijke functies een plek hebben, zoals horeca en lokale winkeliers. Deze waarde kan verder versterkt worden door een inhaalslag te maken met de kwaliteit van de openbare ruimte, zodat deze pleinen een aantrekkelijker bestemming worden. Uit het participatietraject blijkt ook dat veel inwoners dit belangrijk vinden. Door meer ruimte te maken voor ontmoeting en oversteekbaarheid voor de voetganger worden de verbindingen en daarmee sociale cohesie tussen buurten sterker. Op deze plekken, die in de afgelopen decennia vaak stenig zijn geworden en daarmee ook zeer warm in de zomer, staat vergroening centraal. Aantrekkelijke straten en pleinen dragen bij aan een prettig woon- en verblijfskwaliteit en nodigen ook uit om meer te lopen en te fietsen. Voorbeelden van groene pleinen die in dit toekomstperspectief worden voorgesteld zijn het Ledig Erf en het Balijeplein.

3.2.2 Groenblauwe route Vaartsche Rijn

Een belangrijke groenblauwe route voor de Zuidpoort is de Vaartsche Rijn. Deze route heeft een belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendigheid, beleving, beweging en voor ontspanning. Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van deze route door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers, en het toevoegen van routes voor de voetganger. Bij de Jutfaseweg, die parallel langs de Vaartsche Rijn loopt wordt de vergroeningopgave begin 2024 al gerealiseerd. De samenhang met station Vaartsche Rijn kan verder verbeterd worden, door de oversteekbaarheid van de wegen nabij de Vaartsche Rijn te verbeteren. Ook langs de Ooster- en Westerkade wordt met de herinrichting ingezet op het toevoegen van extra stedelijk groen.

3.2.3 Het Singelpark

Het Singelpark is het lineaire park dat de binnenstad omsluit. Het oudste deel is halverwege de 19e eeuw ontworpen door de landschapsarchitect Zocher en is een beschermd rijksmonument. Hoewel dit park een bijzondere kwaliteit heeft, kan het park mooier, groter, en beter verbonden worden met zijn omgeving. In de omgevingsvisie Binnenstad is daarom tot doel gesteld om het park ook in het Noorden af te maken en het aan beide zijden van het water te versterken. Bij het Malieblad is de kwaliteit van het park van Zocher al het water overgesprongen, door het aanleggen van een groene verblijfsplek van formaat en het doortrekken van het Singelprofiel (met ruime fietsstroken, en een middenberm van klinkers). Ook op andere plekken willen we deze kwaliteit realiseren en, waar deze nog ontbreken, routes toevoegen aan de buitenzijde. Dit betekent dat er een belangrijke opgave ligt op het stuk Singel tussen Ledig Erf en Bleekstraat, de Bleekstraat zelf, en het deel van de Singel tussen Ledig Erf en de Abstederdijk. Bij de inrichting en het maken van mobiliteitskeuzes is de kwaliteit en uitstraling van deze bijzondere historische plekken leidend.

3.2.4 Het spoorpark

Het spoorpark is een potentieel waardevol lintpark dat een continue groene, aantrekkelijke verbinding vormt langs het spoor. De groene ruimtes langs het spoor kunnen slim verbonden worden, waardoor ook station Vaartsche Rijn een belangrijke positie krijgt aan dit park. Soms ontbreken verbindingen nog, zoals een voet/fietsverbinding naar de nieuwe woonwijk Kruisvaartkade. De stationsomgeving kan hierop aansluiten door in te zetten op verdere vergroening en het toevoegen van meer verblijfsmogelijkheden. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke hub die je te voet, per fiets en met het OV makkelijk kunt bereiken. Naast het vergroenen kan ook een nieuwe verbinding voor het langzaam verkeer langs het spoor een plek krijgen, zodat het voor fietsers en voetgangers makkelijker wordt om van het centraal station via Vaartsche Rijn naar Lunetten en het Utrecht Science Park te fietsen.

3.2.5 De Kromme Rijnscheg

De Kromme Rijnscheg is een groene scheg die vanaf Amelisweerd via de Kromme Rijn tot aan het Singelpark loopt. Het is daarmee één van de belangrijkste groene verbindingen in het oosten van de stad. Deze belangrijke groene scheg kan versterkt worden door deze nog groener en aantrekkelijker te maken voor flora en fauna, maar ook voor gebruikers zoals voetgangers en fietsers. Dit kan enerzijds door het maken van betere routes en verbindingen ín de scheg, en anderzijds door de aantakkingen vanuit de aanliggende buurten te verbeteren en groene structuren met elkaar te verbinden.

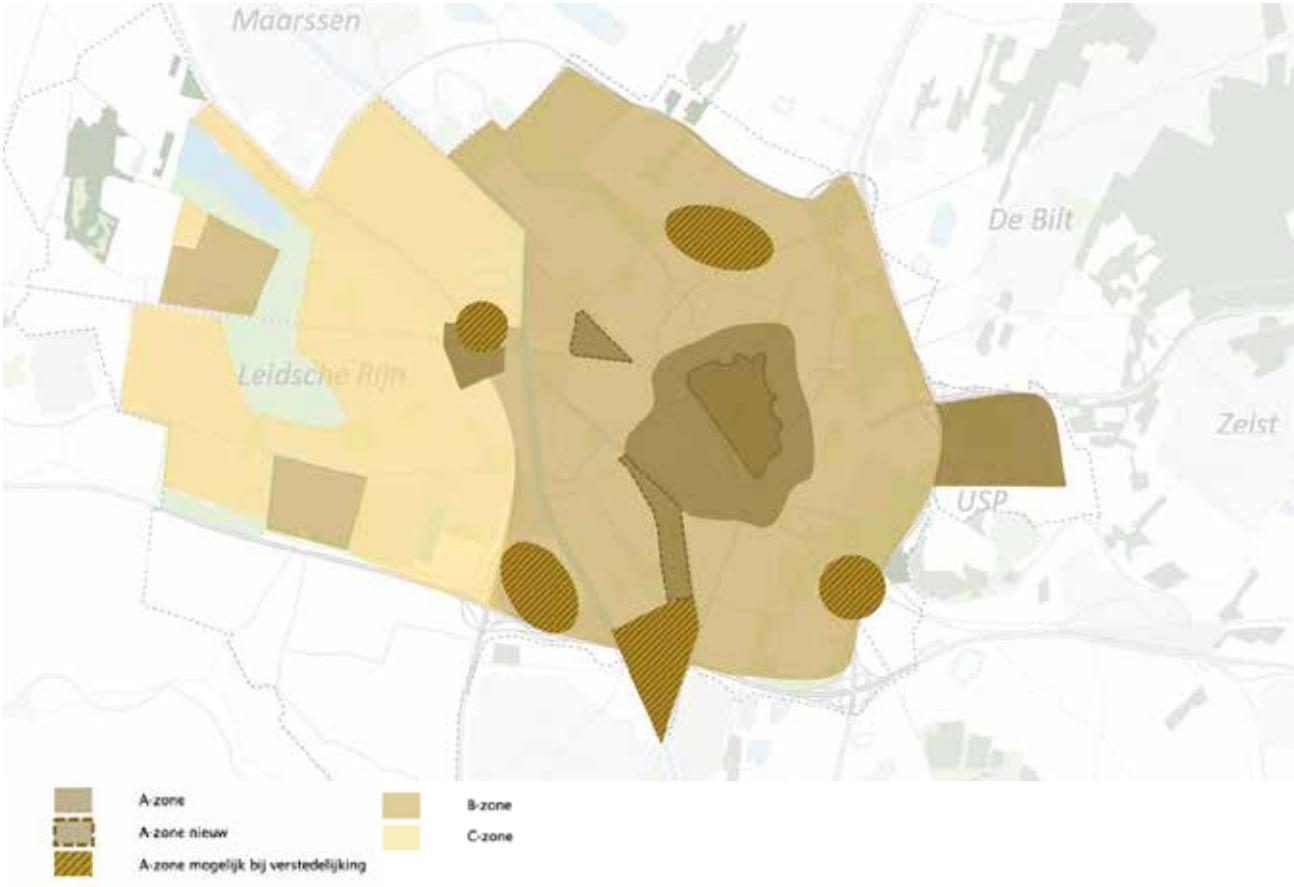
3.3 Mobilteitssysteem

De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanuit de woon-, studie- of werkomgeving. Door het dichtbij organiseren van (dagelijkse) voorzieningen ontstaat een stad waar gezond stedelijk leven voor iedereen is weggelegd, omdat de meeste bestemmingen op loop- en fietsafstand liggen. Voorwaarde voor zo'n stad is het hebben van een netwerk van fijnmazige, diverse, aantrekkelijke en robuuste routes voor lopen en fietsen.

Hierop sluit aan dat in de openbare ruimte van de A-zone, zie Figuur 19, verblijfskwaliteit van het grootste belang is en de verkeersruimte schaars(er) zal zijn. Om dit te realiseren zijn in de A-zone lopen en fietsen de belangrijkste vervoerswijzen en krijgen de hoogste prioriteit. Naast het verbeteren van de loop- en fietsinfrastructuur wordt ook kwaliteitsslag voor openbaar vervoer voorgesteld. Goed openbaar vervoer is noodzakelijk voor verre verplaatsingen en voor mensen waarvoor lopen of fietsen geen geschikt alternatief is.

Alleen autoverkeer met een eindbestemming past nog in deze zone. Daarbij moet de inrichting van de openbare ruimte zo helder en veilig zijn dat al het verkeer, dus inclusief lopen en fietsen, zichzelf regelt en bijvoorbeeld verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn.

Om dit te realiseren is het nodig om doorgaand en gebiedsvreemd autoverkeer in de A-zone te weren en om de interactie tussen de verschillende vervoerwijzen te verminderen. Als het voldoende rustig is, wordt het mogelijk om de verkeersruimte te verkleinen en verblijfsruimte uit te breiden en te verbeteren.



Figuur 19. Uitbreiding van de A-zone rondom het centrum (Mobiliteitsplan 2040)

3.3.1 Lopen en verblijven

Om lopen als verplaatsingswijze nog aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk van looproutes nodig. Zo'n netwerk bestaat uit korte en directe looproutes die aansluiten op de behoeften van voetgangers. Deze looproutes zijn veilig, ruim opgezet, liggen logisch in het netwerk en zijn aantrekkelijk en obstakelvrij ingericht. Daarmee zijn deze looproutes uitnodigend, vanzelfsprekend en begrijpelijk, zodat voetgangers op een vanzelfsprekende manier hun bestemming kunnen bereiken.
Daarbij is er specifieke aandacht voor looproutes naar:

- Winkels, scholen en andere buurt- en wijkvoorzieningen.
- Station Vaartsche Rijn en de binnenstad.
- Buurt- en wijkgroen, parken, groene buitenruimte en sport- en recreatiegebieden.
- Omliggende buurten en wijken.

Lopen en verblijven in en om de Zuidpoort

Het gebruik van de looproutes tussen station Vaartsche Rijn, de zuidelijke binnenstad, de onderwijsinstellingen aan de Vondellaan en Rotsoord neemt steeds meer toe. De Zuidpoort is een belangrijke (eind)bestemming. Door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zal het gebruik van looproutes in en naar de Zuidpoort nog verder toenemen. Nu al is de ruimte voor lopen onvoldoende, zijn er veel ontbrekende routes en missen we een aantal goede oversteekplekken.

Om de verbeterslag te maken en de groei te faciliteren en verder te stimuleren dient er bij de toekomstige inrichting meer ruimte te worden gecreëerd voor de voetgangers. Ook de oversteekbaarheid dient goed te worden gefaciliteerd zodat er veilige en aantrekkelijke looproutes worden gerealiseerd.



Figuur 20. Belangrijkste fiets en looproutes in Zuidpoort. De gele lijnen zijn de looproutes, de lichtrode lijnen de fietsroutes en de donkerrode lijnen de hoofdfietsroutes.

3.3.2 Fietsen

Om de gewenste en verwachte groei van het fietsgebruik te faciliteren wordt meer onderscheid gemaakt tussen verbindende en ontsluitende fietsroutes. Het netwerk van verbindende fietsroutes bestaat uit interwijk-, stedelijke en regionale fietsroutes. Dit netwerk wordt aangevuld met een fijnmaziger netwerk van ontsluitende fietsroutes in wijken en buurten. Samen vormen al deze fietsroutes de benodigde voorwaarde voor de 10-minuten stad (RSU).

Door fietsverkeer meer te spreiden langs meerdere aantrekkelijke verbindende fietsroutes tussen de stations en wijkcentra (RSU) en om het centrumgebied en station Utrecht Centraal heen, ontstaat een veel gelijkmatiger belasting over het hele fijnmazige fietsnetwerk (RSU & Mobiliteitsplan 2040). Hiermee bereik je ook dat niet al het doorgaande fietsverkeer tot aan de binnenstad rijdt, maar vaker en eerder kiest voor aantrekkelijke routes om het centrum heen (zie figuur 21).

Fietsen in en om de Zuidpoort

De fietsroutes via de Catharijne- en Tolsteegsingel, Vondellaan/Baden Powellweg, Jutfaseweg, Albatrosstraat, Gansstraat/Koningsweg en Venuslaan/Rubenslaan nemen in gebruik steeds meer toe. Zo is de verwachting dat het aantal fietsers over het Ledig Erf met zo'n 25-30% zal zijn toegenomen in 2030. Maar al deze fietsroutes vormen ook interessante alternatieven voor de (te) zwaar belaste fietsroutes rond station Utrecht Centraal en door de binnenstad.
Dit vraagt daarom om veilige, goede en ruime fietsroutes zowel in als naar de Zuidpoort.

Het Ledig Erf vormt een centrale en historisch belangrijke plek in dit deel van de stad. Van oudsher lopen veel doorgaande fietsroutes langs het Ledig Erf. Ook maakt het Ledig Erf onderdeel uit van de Singelroute, de fietsroute waarmee de binnenstad wordt ontlast. Tegelijkertijd is het Ledig Erf een aantrekkelijke omgeving, die steeds meer als bestemming dient voor mensen die willen verblijven en ontmoeten. Op het Ledig Erf en langs de Vaartsche Rijn (Westerkade, Oosterkade en Rotsoord) verschuift het ruimtegebruik dan ook steeds meer naar lopen en verblijven. Ook is station Vaartsche Rijn een belangrijke bestemming voor fietsen en lopen in de Zuidpoort.

Daarom is er in de Zuidpoort ook noodzaak om de toenemende druk van het doorgaande fietsverkeer waar mogelijk te beperken en te spreiden. Het is van groot belang een goede balans te vinden in het gebruik voor lopen, verblijven én fietsen.

Dit kan door, waar mogelijk, de doorgaande fietsers zoveel mogelijk langs de buitenrand van de Zuidpoort te leiden. Maar dit past alleen als er daarnaast ook wordt ingezet op goede alternatieve fietsroutes 'op afstand' om de Zuidpoort heen. Door zoveel mogelijk alternatieve fietsroutes te creëren ontstaan betere spreidingsmogelijkheden. Dit zorgt voor de noodzakelijke beperking van de groei van fietsverkeer op een aantal plekken in de Zuidpoort en geeft fietsers aantrekkelijke alternatieven om hun bestemming te bereiken.

Ledig Erf is bij uitstek een plek waar je niet al het doorgaande fietsverkeer wat door de Zuidpoort rijdt wil faciliteren maar er deels omheen wil leiden. Ledig Erf blijft uiteraard een belangrijke schakel voor fietsers in de Singelroute om de binnenstad heen, maar ook de voetganger en de verblijfskwaliteit krijgen hier prioriteit. Voor het Ledig Erf ligt daarom een belangrijke ontwerpopgave waarin een goede balans moet worden gezocht in de inrichting van de openbare ruimte. Vanuit de participatie en gesprekken met stakeholders is gevraagd om aspecten als duidelijkheid en overzichtelijkheid voor de verschillende verkeersdeelnemers mee te nemen in de ontwerpopgave. Het realiseren van een shared space op het Ledig Erf wordt door veel mensen en stakeholders juist als onwenselijk gezien.



Figuur 21. Fietsroutes Utrecht Zuid: spreiden fietsverkeer rondom Zuidpoort



Figuur 22. Toekomstige Fietsroutes Utrecht Zuid na realisatie fietsbruggen Merwedekanaalzone

3.3.3 Openbaar vervoer (OV)

De groei van stad en regio is ook merkbaar in het openbaar vervoer. De groei van het aantal reizigers naar de bestemmingen station Utrecht Centraal, het centrumgebied (A-zone) en het Utrecht Science Park vraagt om aandacht voor de inrichting en positie van het openbaar vervoersysteem in de stedelijke openbare ruimte.
Goede doorstroming van het openbaar vervoer staat op verschillende plaatsen in de stad en regio onder druk. Tegelijkertijd is de behoefte groot om juist in centrumgebieden het wegennet af te waarderen voor gemotoriseerd verkeer om ruimte te bieden aan de voetganger en de fietser
Door de prioriteit te leggen bij de voetganger en fietser, groeit de noodzaak om goed ontsluitend openbaar vervoer te hebben naar en door buurten en wijken. Frequentie en snelheid zijn daarbij minder belangrijk, maar een betrouwbare dienstregeling en goede toegankelijkheid is vereist.

Openbaar vervoer in en om de Zuidpoort

De huidige bediening van de Zuidpoort door openbaar vervoer is met onder andere het station en de tramhalte Vaartsche Rijn en diverse buslijnen zeer goed en hoogfrequent. Vanaf station Utrecht Centraal rijden via station Vaartsche Rijn sprinters in de richting van Bunnik, Driebergen-Zeist en Houten. Op werkdagen verbinden trams de Zuidpoort met station Utrecht Centraal en via Galgenwaard met het Utrecht Science Park. Zowel de trein als tram maken in het gebied gebruik van volledig vrij liggende spoorweginfrastructuur. Daarnaast rijden zes buslijnen door de Zuidpoort, waarvan de lijnen 6, 8, 29, 41 (U-Link) en 47 station Vaartsche Rijn aandoen. Buslijn 2 vormt in één richting een verbinding tussen het Museumkwartier, het Ledig Erf en station Utrecht Centraal. Dit busverkeer rijdt op maaiveld door de openbare ruimte van het gebied.

Openbaar vervoer in de openbare ruimte

Omdat in de A-zone de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte hoge prioriteit heeft, is eigen infrastructuur en prioriteit voor de bus niet overal mogelijk. De afname van ander gemotoriseerd verkeer in en rond de Zuidpoort maakt echter dat doorstroming, ondanks gemengd gebruik van infrastructuur, juist zal verbeteren. Ook de toegankelijkheid van haltes verbetert door ‘minder autoverkeer’, dat per saldo resulteert in een verbetering van openbaar vervoer in en om de Zuidpoort. Voor een verdere verbetering van de leefbaarheid is het wel wenselijk te bekijken of en, zo ja, hoe op termijn het aantal grotere bussen, zoals extra lange en gelede bussen, beperkt kan worden.

Daarnaast is er de sterke behoefte om de bediening door buslijn 2 te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door deze buslijn, in beide richtingen, via station Vaartsche Rijn te gaan laten rijden. Ook verbeteringen in de frequentie kunnen bijdragen aan een betere ontsluiting van buurten als de zuidelijke Binnenstad (met o.a. het Museumkwartier) en Hooch Boulandt. De wensen om een betere ontsluiting van juist deze buurten en betere verknoping met station Vaartsche Rijn kwamen ook heel duidelijk uit de participatie naar voren.

Bij deze aangepaste route van buslijn 2 is er ter hoogte van de knip Ledig Erf ook geen ruimtelijke reservering nodig voor de bus (zie figuur 24). Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit voor lopen, verblijven en fietsen op dit deel van het Ledig Erf.



Figuur 23. Openbaar vervoer in Zuidpoort (2023) Legenda: blauw: HOV , lichtblauw: stadsbus, grijs: trein)



Figuur 24. Gewenste structuur openbaar vervoer in Zuidpoort Legenda: blauw: HOV (bus en tram) , lichtblauw: stadsbus (lijn 2 is aangepast), grijs: trein)

3.3.4. Autoverkeer

Utrecht gaat voor een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. Om dit doel te bereiken is het nodig in het centrumgebied van Utrecht (binnenstad en omgeving) anders om te gaan met de beschikbare ruimte en mobiliteit. Daarom is in het Mobiliteitsplan en de RSU opgenomen dat de A-zone, waar de Zuidpoort deel van uitmaakt, een gebied is voor met name het bereiken van bestemmingen. Voetganger en fietser, maar ook groen krijgen het primaat. Ook is het gebied met name gericht op verblijven en is 30km de norm voor de snelheid van (auto)verkeer.

De ambities zijn vertaald tot type wegen en de daarbij behorende maximum snelheden (zie figuur 25).

De ambities en wensen voor de Zuidpoort sluiten hier goed bij aan. Kort benoemd gaat het bij wegen en verbindingen in de Zuidpoort om de volgende ambities en wensen:

1. Het versterken van de verbinding van de historische binnenstad met het Ledig Erf, de Ooster- en Westerkade, het station Vaartsche Rijn en het gebied Rotsoord;
2. Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit in de Zuidpoort;
3. Meer ruimte voor fiets, voetganger en groen in de Zuidpoort;
4. Het veiliger en leefbaarder maken van de straten in en rond de Zuidpoort door de maximale snelheid te verlagen van 50 naar maximaal 30 km/uur en de inrichting van deze wegen hierop aan te passen, waar het kan zonder verkeerslichten;
5. De binnenstad en omliggende buurten bereikbaar te houden voor al het verkeer en het doorgaande verkeer te beperken.

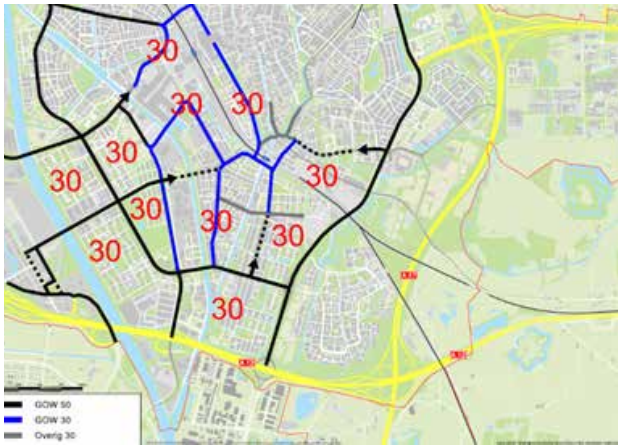
In verschillende stappen is onderzocht welke maatregelen er nodig zijn om tot een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare Zuidpoort te komen. Een autoknip op het Ledig Erf is daarvoor uitgangspunt. Ook de knip op de Catharijnesingel uit het Mobiliteitsplan 2040 is uitgangspunt voor deze studie.

Onder andere met behulp van het verkeersmodel zijn de effecten bepaald van ingrepen in het autonetwerk en is bepaald welke maatregelen uiteindelijk nodig zijn om de beoogde doelen en ambities te halen. Hierin zijn de belangrijkste aandachtspunten en zorgen uit participatie meegenomen en meegewogen

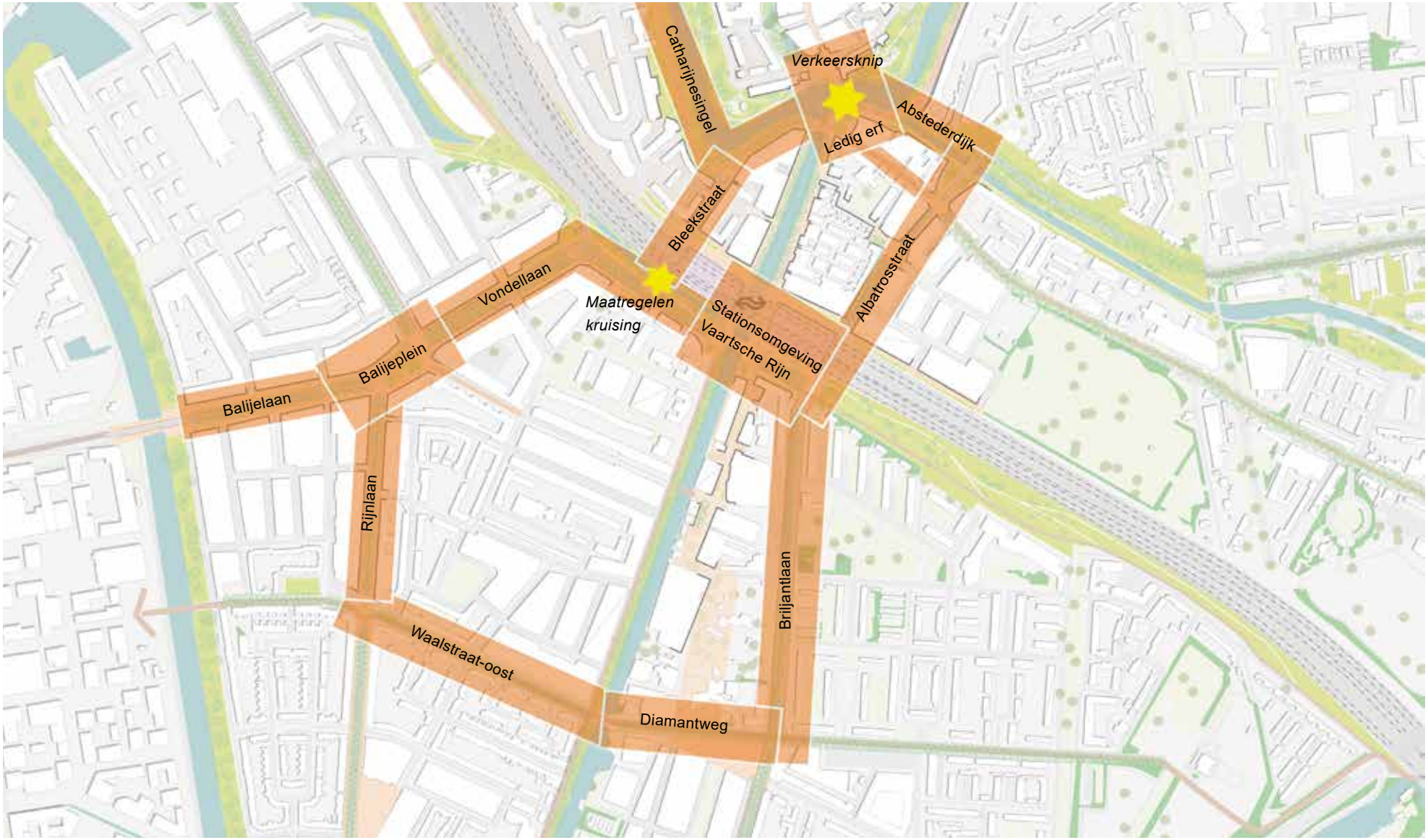
Deze maatregelen zijn:

1. De herinrichting van het Ledig Erf, gericht op het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de verbinding tussen de binnenstad en station Vaartsche Rijn. Uitgangspunt daarbij is het weren van autoverkeer op het Ledig Erf ter hoogte van de Vaartscherijnbrug, waarbij nood- en hulpdiensten en buslijn 2 het Ledig Erf wel kunnen passeren en waarbij gemotoriseerd verkeer de zuidelijke binnenstad blijvend kan bereiken via de route Abstederdijk-Tolsteegbrug;
2. De verkeerskundige aanpassing van de kruisingen van de Vondellaan met de Bleekstraat en de Jutfaseweg, gericht op het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het weren van doorgaand autoverkeer.
3. De herinrichting van de Bleekstraat, Balijeplein, Balijelaan, Rijnlaan noord, Waalstraat oost en Diamantweg, Briljantlaan, Vondellaan, Albatrosstraat, Catharijnesingel (deel Bleekstraat-Westerkade tot aan de Bartholomeibrug), Tolsteegsingel en (een deel van) de Abstederdijk (tot en met de kruising Venuslaan) gericht op het creëren van meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijven en groen en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in deze straten.

Met dit samenhangend pakket creëren we de belangrijkste condities voor het behalen van de ambities en wensen voor de Zuidpoort uit de studie en participatie en bovendien passend bij de doelen en uitgangspunten uit de RSU en het Mobiliteitsplan. De onderbouwing en uitgangspunten voor de verkeerskundige ingrepen staan verder toegelicht in de verkeerskundige rapportage (separate bijlage bij dit toekomstperspectief).



Figuur 25. Kaart waarin de blauwe lijnen worden heringericht naar 30km straten



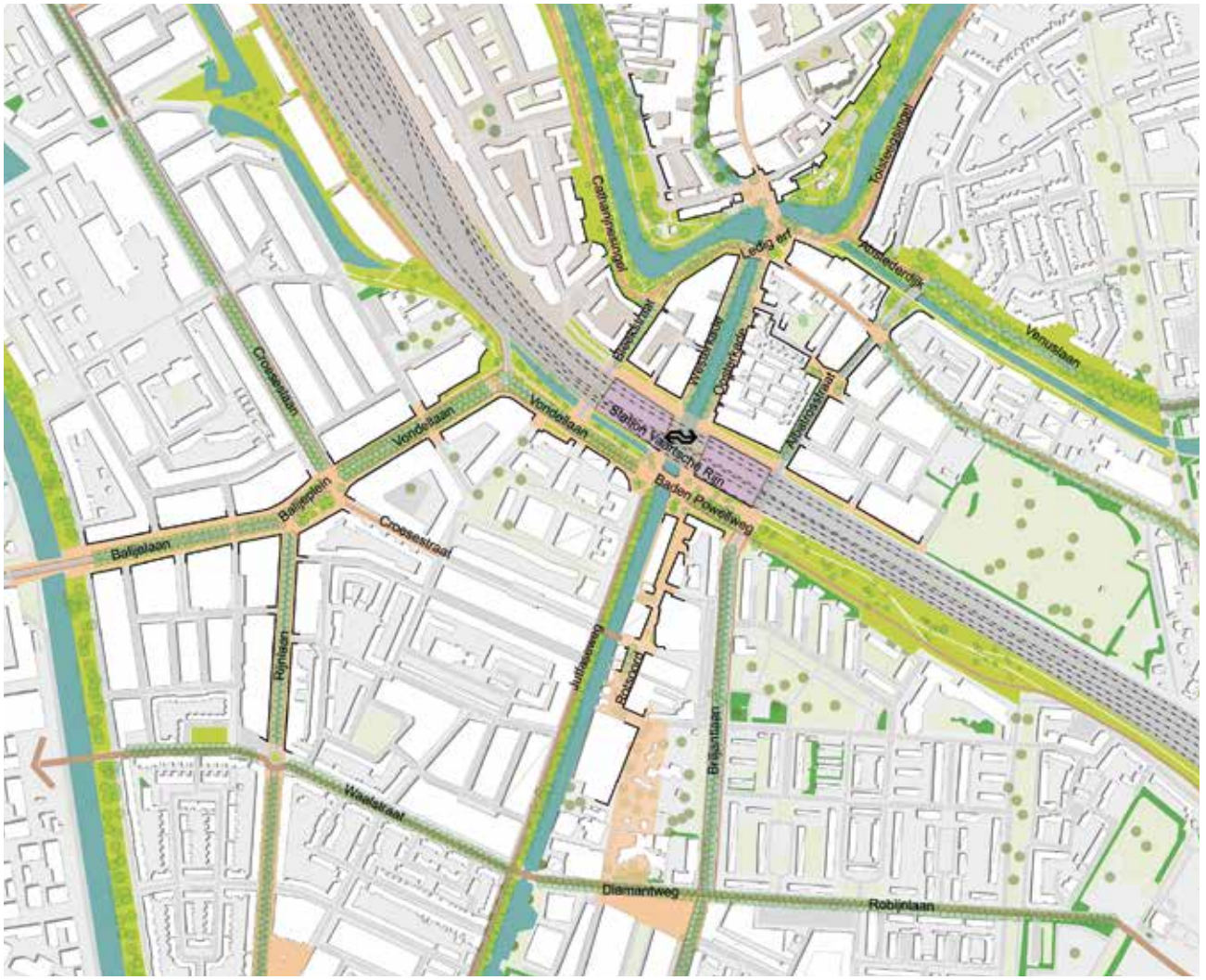
Figuur 26. Voor deze straten is herinrichting wenselijk als de verkeersmaatregelen bij Ledig erf en kruising Bleekstraat-Vondellaan worden gerealiseerd.

4. Een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare buurt: deeluitwerkingen

4.1 Voorkeursuitwerking toekomstperspectief

De voorgestelde maatregelen in het verkeerssysteem van de Zuidpoort (hoofdstuk 3) hebben tot doel om de ambities die Utrecht heeft voor een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad te realiseren. In de volgende paragrafen is per deelgebied of straat beschreven en gevisualiseerd hoe de mobiliteitsmaatregelen, en de gevolgen hiervan, ruimtelijk vertaald kunnen worden. De gemeenschappelijke deler van de mogelijke herinrichting in alle gebieden en straten is dat er straks minder ruimte komt voor de auto, dus minder asfalt en meer ruimte voor fietsers, voetgangers en voor verblijf. Ook wordt er significant meer groen in de straten toegevoegd.

Het toekomstperspectief voor Zuidpoort is geschetst op figuur 27. Op deze kaart is in hoofdlijnen de toekomstige inrichting van de diverse straten en pleinen verbeeld. Het toekomstperspectief van de verschillende deelgebieden (individuele straten en pleinen) wordt uitgebreid in de volgende paragrafen toegelicht.



Figuur 27. Ruimtelijk toekomstperspectief van Zuidpoort na alle doorgevoerde verkeersmaatregelen en inrichtingsvoorstellen

4.2 Bijzondere stedelijke ruimtes, groene buurtpleinen

Veel plekken in Zuidpoort waren van oudsher aantrekkelijke verblijfsplekken, – zoals het plantsoen aan de Balijelaan en het Balijeplein, of op het Ledig Erf dat vroeger een plein als entree voor de binnenstad was.

Door het beperken van de verkeersruimte op de pleinen maken we een inhaalslag in de openbare ruimte en worden de belangrijkste plekken in de Zuidpoort weer waardevol voor de buurt. Ze krijgen de pleinen zoals Balijeplein en Ledig erf een aantrekkelijk verblijfs-, fiets- en voetgangersklimaat. Hierdoor ontstaan leuke plekken die buurten verbinden en waar bewoners en bezoekers samenkomen. Met een aantrekkelijke groene inrichting zorgen we ervoor dat de ruimte op drukke momenten zoveel mogelijk benut kan worden door alle verkeersdeelnemers, maar op rustige momenten ten dienste komt van verblijf en voetganger.



Figuur 28. Ruimtelijk toekomstperspectief voor Zuidpoort met daarop aangegeven waar de nieuwe buurtpleinen bij Ledig Erf, Vaartsche Rijn en Balijeplein

4.2.1 Ledig Erf

Korte beschrijving historie en huidige situatie

Het Ledig Erf is een van oudsher belangrijke stedelijke ruimte. Het was het voorportaal van de Binnenstad en de belangrijkste zuidelijke entree, en onderdeel van de historische voorstad Tolsteeg. Voordat de stad zich buiten de Singels uitbreidde en het Singelpark nog een vestingstructuur was, was dit de misschien wel belangrijkste toegangspoort, met imposante torens op de huidige Tolsteegbarrière. Lange tijd was de dominante richting op het Ledig Erf vanuit de Ooster- en Westerkade langs de Vaartsche Rijn en de toegang via de Gansstraat. Het Ledig Erf was een echt plein, waar voetgangers alle ruimte hadden. Later werd de verbinding langs de Singel steeds belangrijker en werd het Ledig Erf steeds meer een druk kruispunt waar vele stromen van verkeer samenkwamen. Met de toenemende dominantie van de auto, maar ook het openbaar vervoer (zoals lijn 12 naar de toenmalige Uithof) werd vooral de doorgaande verkeersfunctie dominant.

Met de komst van station Vaartsche Rijn in 2016 kreeg het Ledig Erf nog meer betekenis als poort naar de binnenstad, omdat hiermee een alternatief ontstond voor het drukke Centraal Station voor de reiziger uit zuidoostelijke richting. Met de komst van de tram is station Vaartsche Rijn ook aantrekkelijk voor reizigers vanuit centraal station. De Ooster- en Westerkade worden heringericht om de voetganger meer ruimte en comfort te geven met meer verblijfskwaliteit.

In de huidige situatie is het Ledig Erf nog een barrière voor de voetganger tussen Vaartsche Rijn (en Rotsoord en omgeving) en de binnenstad. De ruimte is beperkt, en soms ontbreken looproutes zelfs volledig. Vaak zie je voetgangers dan ook oversteken op plekken waar dat vanuit verkeersveiligheid niet de bedoeling is. De brede rijbaan is nog dominant aanwezig. Er is weinig groen met uitzondering van de platanen op de kade, en ook de fietser heeft relatief weinig ruimte tot zijn beschikking.



Figuur 29. Ledig Erf in 1933



Figuur 30. Ledig Erf in 1969 met een groene rotonde in het midden.

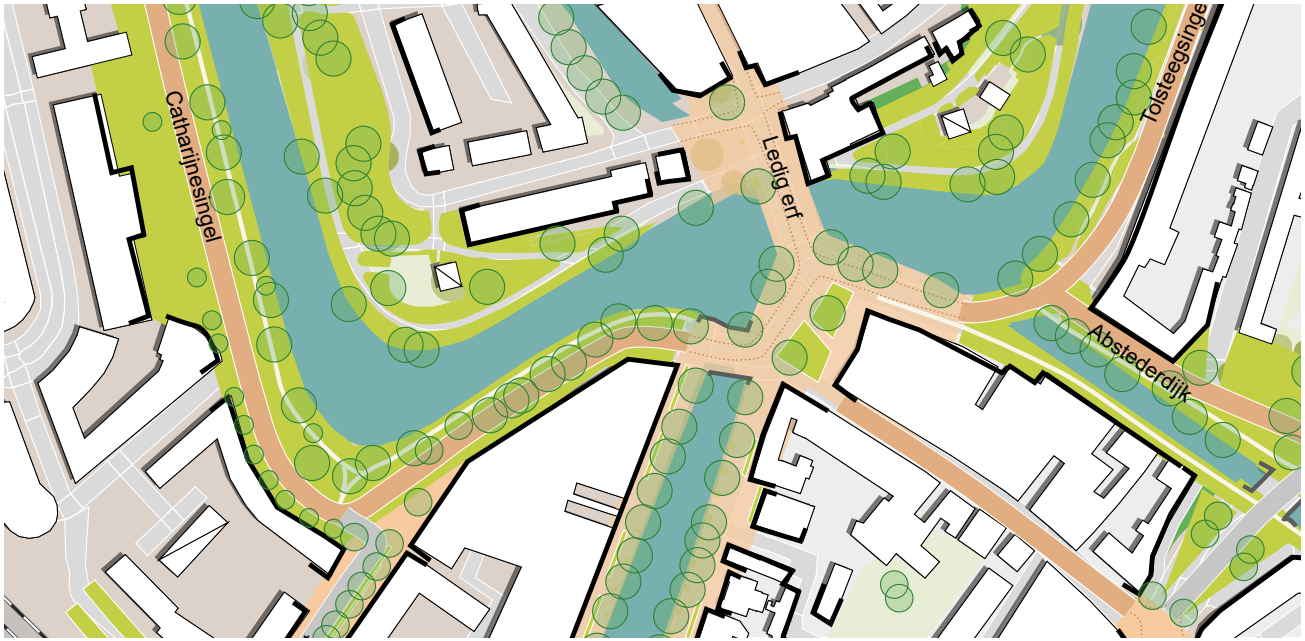
Ruimtelijk toekomstperspectief

Met het terugdringen van het autoverkeer op het Ledig Erf ontstaat de broodnodige ruimte voor voetganger, fietser, groen en verblijf. Het uitgangspunt hierbij is dat het Ledig Erf een bijzondere stedelijke ruimte op zich is en niet ten dienste staat voor het zo snel mogelijk afwikkelen van fietsverkeer, auto, of openbaar vervoer. Het unieke aan deze plek zijn de vele stromen fietsers en voetgangers uit alle richtingen en de bijzondere geschiedenis van voorplein van de binnenstad. Doorgaande fietsers van de Singelroute blijven zeker welkom op het Ledig Erf, per slot van rekening maakt het Ledig Erf onderdeel uit van deze Singelroute. Maar door de hoeveelheid stromen van voetgangers en fietsers uit verschillende richtingen en de beoogde verblijfskwaliteit dient de doorgaande fietser het tempo op het plein wel aan te passen. Bij de uitgangpunten en ontwerpideeën is uiteengezet hoe dit ruimtelijk kan worden uitgewerkt. Ook kan het Ledig Erf veel meer dan nu een aantrekkelijke, groene verblijfsplek worden, als onderdeel van het Singelpark. In de participatie gaven bewoners ook aan om het Ledig Erf in de sfeer van de historie te herstellen.

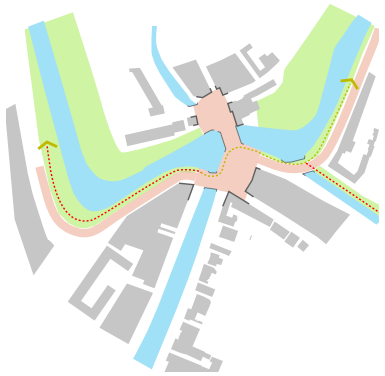
De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van het Ledig Erf:

- De ruimte wordt vormgegeven als een unieke plek of plein op zich, waarbij geen enkele verkeersstroom dominant is in de vormgeving. Dit betekent dat de ruimte zoveel mogelijk wordt vormgegeven als één, samenhangende ruimte die recht doet aan de bijzondere geschiedenis als voorplein van de Binnenstad. Dit betekent ook dat het profiel van de Singel met fietsstroken van rood asfalt en een middenberm van klinkers) niet wordt doorgetrokken over het Ledig Erf, omdat hiermee de ruimte de betekenis krijgt van een doorfietsgebied, terwijl de belangrijkste ambitie is om een verblijfsplek te maken die stromen uit álle richtingen faciliteert. Hierbij hoort een vormgeving die uitstraalt dat de fietser weliswaar welkom is, maar zijn snelheid moet aanpassen en de ruimte moet delen met andere weggebruikers.
- Het belangrijkste doel is om wat betreft uitstraling en gebruik een samenhangende stedelijke ruimte te maken. Dit betekent niet dat het concept ‘Shared Space’ wordt toegepast. Duidelijkheid en herkenbaarheid zijn in de participatie ook vaak genoemd als het gaat om routes voor fietsers en voetgangers. Waar nodig worden met name fietsstromen herkenbaar geleid met bijvoorbeeld kleur, belijning/banden/ hoogteverschillen, maar de toegepaste type materialisering is uniform, bijvoorbeeld gebakken klinkers. In het vervolgproces wordt nader op de inrichting gestudeerd en met name hoe de fietsers herkenbaar over het Ledig Erf kunnen rijden, zonder dat het pleingevoel van Ledig Erf wordt aangetast.
- Op het Ledig Erf worden inrichtingselementen toegepast die de kwaliteit van de ruimte vergroten (zoals groenvakken, bomen, lichtmasten, zitgelegenheid) en om de ruimte te zoneren en diverse fiets- en wandelstromen te sturen.
- De ruimte voor de voetganger wordt significant verbeterd ten opzichte van de huidige situatie, door:
  - Het zoveel mogelijk faciliteren van een verbinding zonder onderbrekingen en hindernissen tussen Vaartsche Rijn en de Tolsteegbarrière. In de vormgeving wordt duidelijk dat de voetganger de belangrijkste gebruiker van de ruimte is;
  - Het toevoegen van nieuwe routes die nu nog ontbreken, zoals de verbinding richting Singel in westelijke richting;
  - Bestaande routes te verbeteren, zoals richting Abstederdijk in oostelijke richting;
- Het wordt een groen en aantrekkelijk plein, dat uitnodigt tot verblijven. Er wordt groen op maaiveld toegevoegd, en waar mogelijk bomen. Bij de inrichting van het plein wordt gekeken naar de historie van de plek. Het terugbrengen van de historische allure met daarbij veel groen zijn wensen die volgden uit de participatie met de omgeving.
- Het stallen van fietsen is momenteel een dringende ruimtevraag op deze locatie. Op het maaiveld van Ledig Erf is weinig ruimte beschikbaar. De ruimte is hiervoor te schaars en het belang van deze plek te groot: er is ruimte nodig voor harmonieus afwikkelen van fietsstromen uit 5 richtingen, het faciliteren van de voetganger en het realiseren van een groen verblijfsplein. Kleinschalig kort parkeren op maaiveld is denkbaar, maar de vormgeving

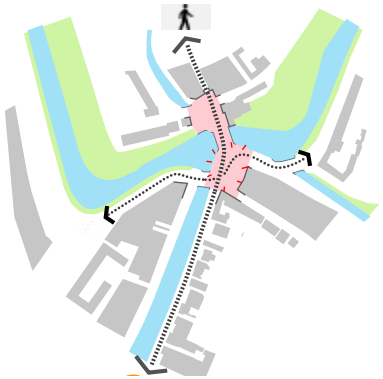
moet dit ook uitstralen. Voor langdurig en grootschalig fietsparkeren is op Ledig Erf alleen ondergronds waarschijnlijk plek. Aan dit stallingsvraagstuk moet verder uitwerking worden gegeven in het overkoepelende fietsbeleid voor de binnenstad. Mogelijk kan, gecombineerd met de herinrichting, een ondergrondse stalling op of in de nabijheid van Ledig Erf een uitkomst zijn. Zo kan een ondergrondse stalling bij Ledig Erf een prima stallingsmogelijkheid bieden voor bezoekers van de zuidelijke binnenstad, maar ook het Ledig Erf zelf en de Ooster- en Westerkade. In de volgende fase van het planproces (IpvE,/FO) wordt onderzocht of dit mogelijk is.



Figuur 31. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 32. Bijzondere verblijfsplek waar alle verkeersstromen gelijk zijn.



Figuur 33. Nieuwe verbindingen langs de Singel en de Kromme Rijn



Figuur 34. Schakel in het ecologisch netwerk door aanplant bomen



Figuur 35. Huidige situatie van het Ledig Erf



Figuur 36. Impressie van het mogelijke ruimtelijke toekomstperspectief voor Ledig Erf

4.2.2 Stationsomgeving Vaartsche Rijn

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De locatie van Station Vaartsche Rijn is bijzonder: bóven het water van het gelijknamige kanaal, op een plek pal naast een woonbuurt waar eigenlijk heel weinig ruimte beschikbaar was. Het is toch gelukt, waarmee een uniek station is ontstaan, met entrees aan weerszijden van de Vaartsche Rijn, met uitzicht over het water vanaf het perron. Dit station ligt er pas sinds 2016. Voor die tijd was het een spoorviaduct met onderdoorgangen bij de Bleekstraat, Westerkade en de Albatrosstraat.

Dat het een plek was met weinig ruimte laat zich wel voelen in de huidige situatie. Alle verkeersstromen en functies die een station normaal gesproken aantrekt zijn hier aanwezig, maar komen flink ruimte tekort. Er is te weinig plek voor fietsparkeren, in- en uitstapruimte voor de bus, en voetgangers wachten lang bij één van de vele stoplichten. Ook de fietser komt ruimte tekort: de overvolle fietspaden zijn te smal, en er is geen ruimte om op te stellen als je bijvoorbeeld van de Vondellaan wilt afslaan naar de Bleekstraat of als je van het Ledig Erf via de Catharijnesingel wilt afslaan naar de Bleekstraat.

En de druk neemt alleen maar toe: met de verdichting van de stad groeien de fiets- en voetgangersstromen en wordt station Vaartsche Rijn alleen maar belangrijker. Op alle fronten is er ruimtegebrek in de openbare ruimte om alle essentiële functies van een stationsomgeving een plek te geven, laat staan om een aantrekkelijke verblijfsplek en schakel in het stedelijk netwerk te maken. Het ruimte tekort merk je ook aan de toenemende druk en overlast (o.a. van het fietsparkeren) op de Ooster- en Westerkade.



Figuur 37. Kruisvaartkade ter hoogte van de Vondellaan (1935)



Figuur 38. Zicht op de sporen en de groenzone vanaf de Vondellaan (1935)



Figuur 39. Net geopende brug over de Vaartsche Rijn t.b.v. de verkeersdoorbraak (1961)



Figuur 40. Luchtfoto voor de spoorverdubbeling en de aanleg van station Vaartsche Rijn (1998)

Ruimtelijk toekomstperspectief
Met het maken van een groene en aantrekkelijke stationsomgeving, zoals ook in de rest van Utrecht (en Nederland) steeds meer gebeurt, kan Vaartsche Rijn de binnenstad en Rotsoord en omgeving écht tot één geheel maken, met meer verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetganger. Bij een volwaardige stationsomgeving hoort ook het ruimte maken voor alle functies die daarbij horen, zoals het stallen van fietsen, voldoende brede fietspaden, ruimte om in- en uit te stappen in de bus. Door hier ruimte voor te maken wordt het ook veel aantrekkelijker om dit station te gebruiken als start- of overstappunt in je reis.

Waar in noord-zuid richting de verbinding tussen Zuidpoort en binnenstad belangrijk is, kan in oost-west richting de potentie van het spoor en de groene omgeving die daarbij hoort veel meer de nadruk krijgen. De groene ruimtes langs het spoor zijn vaak verkeersluw, open, en geschikt om ongehinderd door te fietsen en te wandelen, omdat er relatief weinig kruisende bewegingen zijn. Als we met deze bril kijken ligt station Vaartsche Rijn aan een spoorpark dat Houten met Leidsche Rijn verbindt – een unieke kwaliteit en kans die in de vormgeving van de Baden-Powellweg en Vondellaan leidend kan zijn.

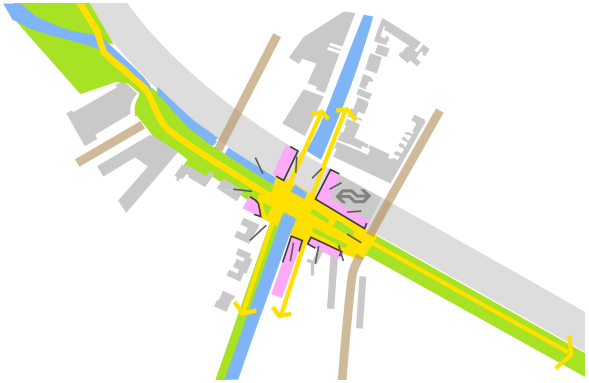
In de verdere uitwerking wordt onderzocht of en waar het mogelijk is om extra programma in de stationsomgeving te realiseren bijvoorbeeld in de bestaande plinten. Het toevoegen van programma zorgt voor meer levendigheid op en nabij het stationsplein.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de stationsomgeving Vaartsche Rijn:

- Fietsvriendelijke inrichting en uitstraling (eenzijdig, langs de gebouwen tweezijdig fietspad onderzoeken). Overkoepelend concept: vermijden van het drukke Ledig Erf, door goede alternatieve route richting Albatrosstraat, of spoorpark langs Tolsteeg en via een mogelijke fietsbrug over de Waterlinieweg naar het Sciencepark
- Stationsomgeving inrichten met meer groen en vooral meer bomen ten behoeve van schaduwwerking, verblijfskwaliteit en een aantrekkelijke uitstraling. Hiervoor wordt het groen tenzij principe toegepast.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Vondellaan/Baden-Powellweg door het gebruik van een ander verhardingsmateriaal, bebording en eventueel belijning.
- De openbare ruimte sluit meer aan op de materialisatie van de binnenstad en de recent ingerichte Ooster- en Westerkade. Dit betekent het gebruik van meer duurzamere materialen zoals bijvoorbeeld het (her)gebruik van gebakken klinkers in plaats van asfalt.
- Uitbreiding fietsparkeerplekken, zodat er nu en ook in de toekomst minder op maaiveld geparkeerd kan worden. Nu is er vooral veel overlast van fietsparkeren onder het station, bij de Wester- en Oosterkade. De vrijkomende ruimte kan gebruikt worden voor de voetganger, verblijf of voor meer groen. Er wordt op dit moment in een separate studie onderzocht hoe extra fietsparkeren in de omgeving van Vaartsche Rijn gerealiseerd kan worden. Er zijn nu twee alternatieven over: ondergrondse garage onder de Baden Powellweg en het gebruik van een deel van de autoparkeergarage voor de stalling van fietsen. Op het moment van schrijven van deze studie heeft het parkeren van fietsen in een deel van de autoparkeergarage de voorkeur.



Figuur 41. Huidige situatie: dominante doorgaande verkeersfunctie



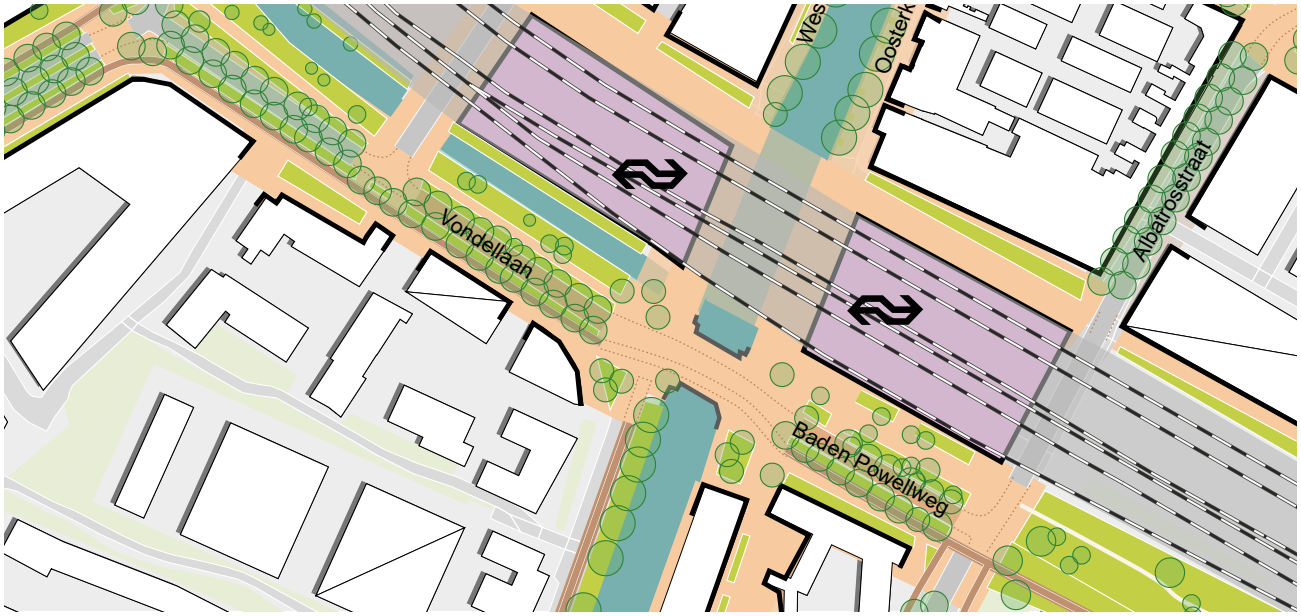
Figuur 42. Toekomstbeeld groen plein voor station als onderdeel van het spoorpark



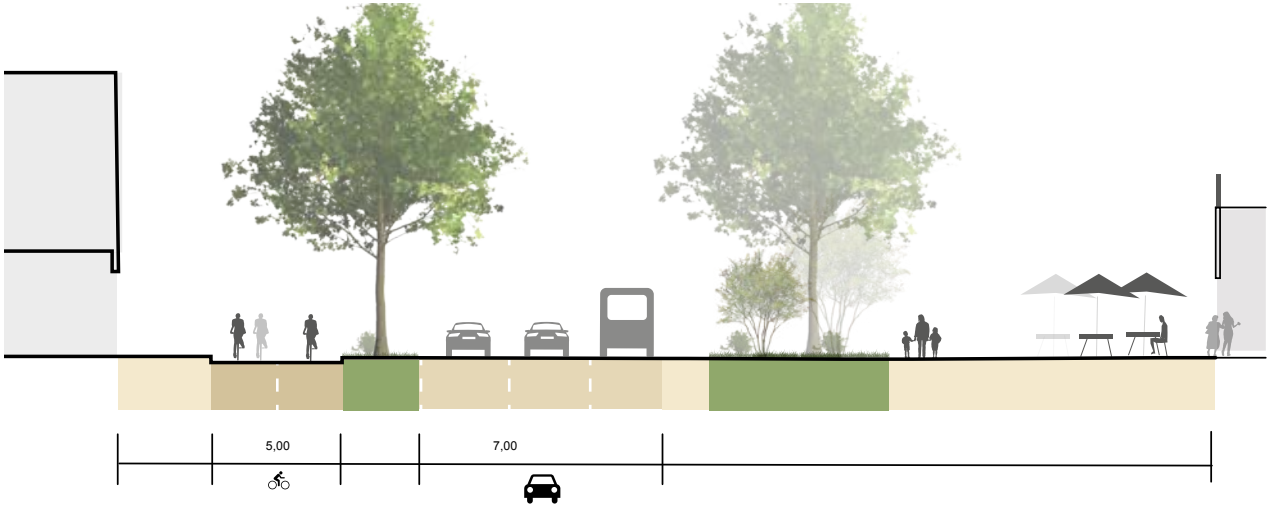




Figuur 43, 44 en 45 Referentiebeelden van station Tilburg, waar het voorplein recent autoluw is gemaakt.



Figuur 46. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 47. Mogelijk principeprofiel voor Vaartsche Rijn: meer ruimte voor groen en verblijf



Figuur 48. Huidige situatie van station Vaartsche Rijn



Figuur 49. Impressie van het mogelijke ruimtelijk toekomstperspectief voor de stationsomgeving van Vaartsche Rijn

4.2.3 Balijeplein en omgeving

Korte beschrijving historie en huidige situatie

Het Balijeplein is in de huidige situatie geen plein, maar een belangrijke verkeerskruising in het verkeersnetwerk van Utrecht. Tijdens de aanleg van de Rivierenwijk in de jaren ’20 en ’30 van de twintigste eeuw waren de Balijelaan en Vondellaan brede straten met grote plantsoenen in het midden (zie figuur 50 t/m 53). Op de kruising Croeselaan en de Rijnlaan was er een plein bedacht met in het midden een groen plantsoen, dat een belangrijke verblijfsfunctie had voor de buurt.

In de jaren ‘50 en ‘60 stond het belang van de auto voorop. Dit leidde onder andere tot het dempen van delen van de Singel en de omgeving van de Zuidpoort werden nieuwe verkeersbruggen aangelegd en doorbraken geforceerd. Het brede profiel van de Balijelaan, waar oorspronkelijk de plantsoenen lagen, was uitstekend geschikt voor brede asfaltstroken. Door al het aanwezige asfalt is de sfeer van een intiem en bovenal groen plein verdwenen.

Door de grote hoeveelheid rijstroken (6) is de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers op het Balijeplein lastig. Op slechts een paar plekken is het nu mogelijk om het plein over te steken. Bovendien moeten voetgangers en fietsers relatief lang wachten voor de verkeerslichten. Ook is er langs de plinten weinig ruimte voor verblijf. Bij de winkels en met name bij de Albert Heijn zijn de trottoirs smal, wat conflicten oplevert met onder ander het nabijgelegen drukke fietspad en de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen.

Door de dominante verkeersfunctie is de oorspronkelijke functie als verbindend plein tussen de verschillende buurten verdwenen.



Figuur 50. Balijeplein in 1928



Figuur 51. Balijeplein in 1940



Figuur 52. Vondellaan in 1940

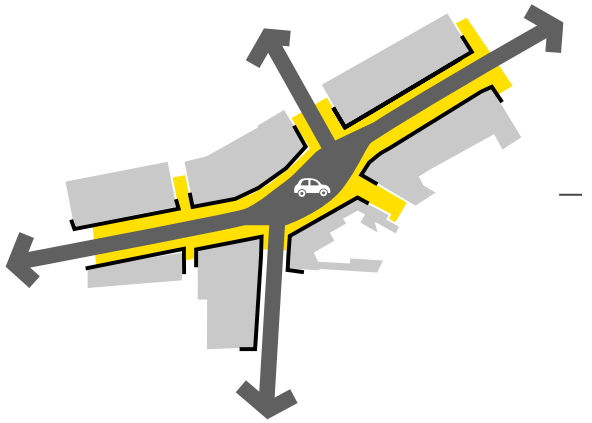


Figuur 53. Balijelaan in 1938

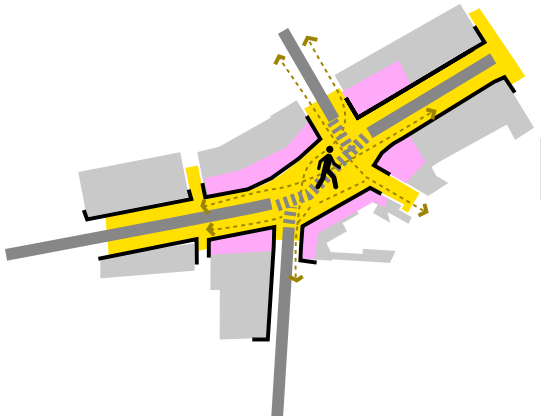
Ruimtelijk toekomstperspectief
Door de voorgestelde verkeersmaatregelen bij het Ledig Erf en bij het station Vaartsche Rijn is de verwachting dat er minder doorgaand verkeer over de Balijelaan en Vondellaan zal gaan rijden. Door de afnemende verkeersaantallen zijn er ook minder rijstroken nodig, waardoor het mogelijk is om van het Balijeplein weer een echt plein te maken. Uitgangspunt hierbij is om de benodigde infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen en de resterende ruimte te benutten voor groen en ruimte voor de voetganger en verblijf. Ook voor de fietser ontstaat er meer ruimte, waardoor er bredere fietspaden/stroken gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast kunnen er ook betere oversteekplekken voor de fietsers worden gerealiseerd bij de kruisingen met de Rijnlaan en de Croeselaan.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van het Balijeplein:

- Minder rijstroken voor auto en bus, de auto en bus rijden langzamer (30km per uur) over het plein. Materialisatie rijstroken (asfalt of klinker) afhankelijk van verwachte toekomstige verkeersintensiteit. Bij lage verkeersintensiteiten is klinkerverharding op de rijbanen aanbrengen mogelijk;
- De kruisingen met de Rijnlaan, Croeselaan en Croesestraat dienen zo te worden vormgegeven dat alle gebruikers weten wie er voorrang krijgt. Vooralsnog worden in het toekomstperspectief geen verkeerslichten voorgesteld. Het handhaven van de verkeerslichten is afhankelijk van de verkeersintensiteiten na de knip;
- Heldere oversteekplekken creëren voor fietsers en voetgangers;
- Bredere fietsstroken langs de Balijelaan en Vondellaan voor het groeiend fietsverkeer tussen de wijken;
- Pleingevoel versterken door eenduidige materialisatie en het maken van meer ruimte voor verblijf door het bijvoorbeeld toevoegen van zitranden en bankjes;
- Het plein zoveel mogelijk drempel- en obstakelvrij inrichten;
- Meer ruimte voor fietsparkeren en de fietsvoorzieningen zoveel mogelijk clusteren;
- Meer ruimte voor de voetganger met name langs de plinten van de woningen en de winkels, en betere oversteekbaarheid;
- Aanbrengen van groenvakken en het toevoegen van bomen, volgens het -groen tenzij- principe. Deze groenvakken verwijzen naar de groene plantsoenen die tot eind jaren ’50 hier hebben gelegen;
- Er worden inrichtingselementen toegepast die de kwaliteit van de ruimte vergroten (zoals groenvakken, bomen, lichtmasten, zitgelegenheden) en om de ruimte te zoneren en stromen te sturen.



Figuur 54. Balijelaan en Balijeplein waarin de auto in de huidige situatie dominant is.

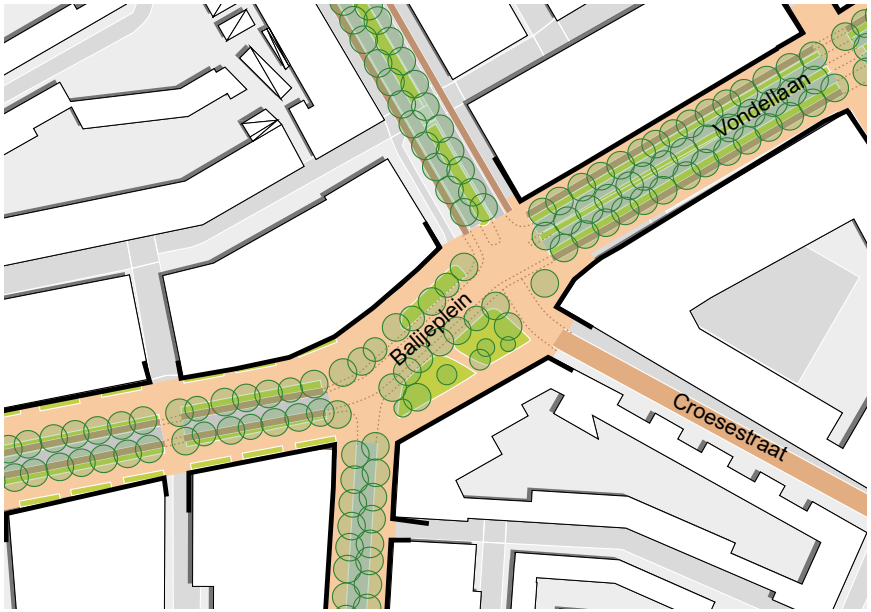


Figuur 55. Balijelaan en Balijeplein waarin er meer ruimte voor de (overstekende) voetganger wordt gecreëerd.

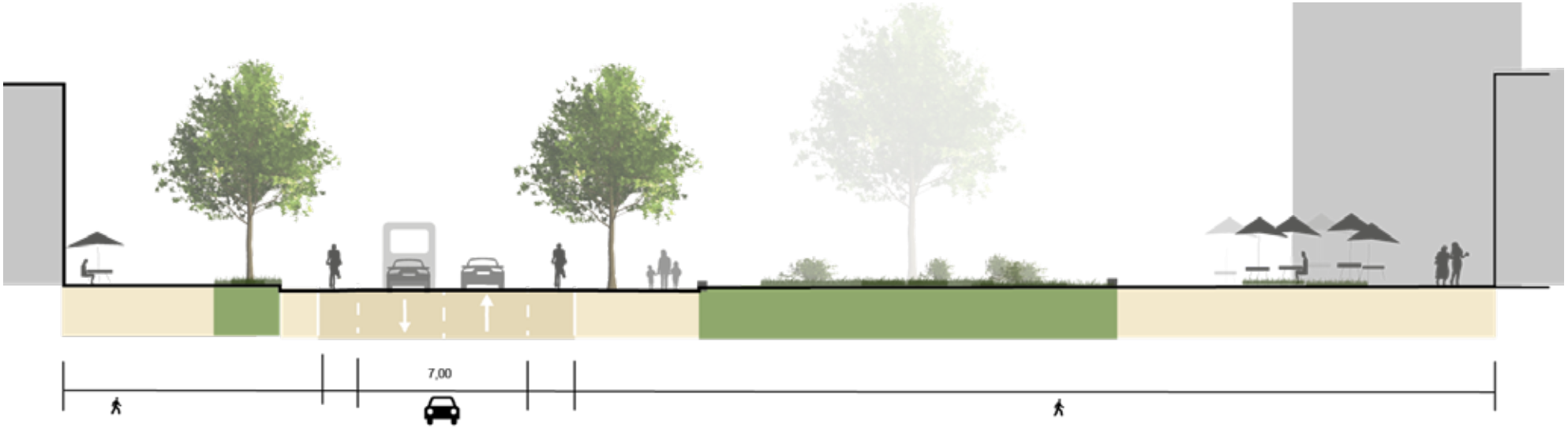




Figuur 56. Countour van het Balijeplein in relatie tot de omvang van het Neude. Het Balijeplein kan een groen verblijfsplein worden.



Figuur 57. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 58. Mogelijk principeprofiel voor het Balijeplein: meer ruimte voor groen en verblijf



Figuur 59. Huidige situatie Balijeplein (zicht vanaf Rijnlaan)



Figuur 60. Impressie van het toekomstperspectief voor het Balijeplein (zicht vanaf Rijnlaan. Inrichting van het plein volgens het groen tenzij principe

4.3 Groene singel en scheggen

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 is er veel aandacht voor groen in en om de stad. Ook vanuit de participatie werd het vergroenen van de openbare ruimte als belangrijke wens en opgave gezien. In de Zuidpoortstudie willen we daarom ook de groen-blauwe routes verbeteren en versterken. In de Zuidpoortstudie komt dit tot uiting door bij de herinrichting van de Catharijnesingel en de Kromme Rijnscheg (Abstederdijk-Venuslaan) meer ruimte te creëren voor de aanleg van brede groenzones met bomen. Ook is er in deze studie aandacht voor langzaam verkeersroutes. Deze worden hersteld of gecreëerd waardoor er aantrekkelijke doorgaande routes ontstaan. In de volgende paragrafen gaan we nader in op het mogelijke toekomstperspectief voor de Kromme Rijnscheg en de Catharijnesingel zuid.



Figuur 61. Ruimtelijk toekomstperspectief van Zuidpoort met daarin prominent het Singelpark en de Kromme Rijnscheg

4.3.1 Kromme Rijn scheg (Abstederdijk-Venuslaan-Rubenslaan)

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De Abstederdijk en Venuslaan vormen onderdeel van de Kromme Rijn scheg, een belangrijke groene as tussen de binnenstad en het landschap rondom de stad. Deze is in de RSU benoemd als één van de belangrijkste groene structuren. De Venuslaan en een klein deel van de Abstederdijk zijn belangrijke verkeersaders voor verkeer dat via de Waterlinieweg naar het centrum gaat en vice versa. Ook de kruising bij de Albatrosbrug is een drukke gecompliceerde verkeerskruising waar veel auto- en busverkeer overheen gaat. De fietsstroken en fietspaden aan weerszijden van de Abstederdijk-Venuslaan zijn in de huidige situatie vrij smal voor het toenemende fietsverkeer tussen het Science Park en het centrum.

De Venuslaan is als weg aangelegd in de jaren ’60 en ‘70 toen er mede door de bruggen over de Vaartsche Rijn en Kromme Rijn een doorgaande autoroute van het zuiden naar het oosten van de stad ontstond. De Venuslaan is daarnaast ook een belangrijke busroute.

De groene ruimte langs de Abstederdijk en Venuslaan maakt onderdeel uit van de groene scheg.

Ruimtelijk toekomstperspectief

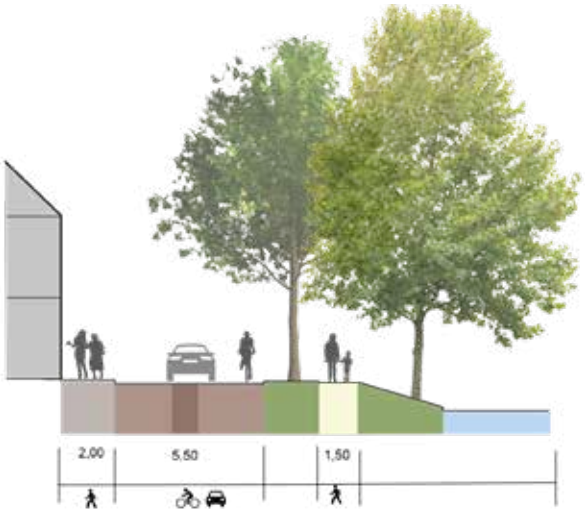
Door de verkeersmaatregel van de knip bij de Vaartsche Riin brug bij Ledig Erf kan er geen doorgaand verkeer meer langs Ledig Erf, wat als gevolg heeft dat er ook minder verkeer over de Abstederdijk en een klein deel van de Venuslaan rijdt. In tegenstelling tot de huidige stroom aan doorgaand verkeer, rijdt straks alleen bestemmingsverkeer naar de Tolsteegsingel en naar het Ledig Erf/binnenstad en vice versa. Hierdoor kunnen er smallere rijstroken worden gerealiseerd. Minder asfalt biedt kansen voor meer ruimte voor groen, zodat de Kromme Rijn Scheg kan worden versterkt. Ook is het straks mogelijk om langs de gehele Kromme Rijn te lopen.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de Abstederdijk-Venuslaan:

- Volwaardige voetgangersroutes langs de Kromme Rijn;
- Uitstekende aanhechting op het Singelpark en Ledig Erf, verbinden groenstructuren;
- Oversteekbaarheid vanuit aanliggende wijken verbeteren;
- De Albatrosbrug is de doorgaande route voor autoverkeer vanaf de Venuslaan, de Abstederdijk is de groene entree van de binnenstad. Dit moet in de vormgeving van de Abstederdijk en de kruising Venuslaan/ Albatrosstraat/Abstederdijk tot uitdrukking komen;
- Het deel Abstederdijk- Venuslaan tussen de kruising Albatrosstraat en de kruising met de Tolsteegsingel kan in het toekomstperspectief worden ingericht volgens het profiel van de Tolsteegsingel. Dit profiel bestaat uit brede fietsstroken met rood asfalt en in het midden een loper van klinkerverharding;
- De Venuslaan en Rubenslaan worden minder druk, doordat er minder doorgaand verkeer over de wegen gaat rijden. Door de afname van het autoverkeer kan er gekeken worden of de busbaan verwijderd kan worden. Hierdoor ontstaat er mogelijk meer ruimte voor een robuustere groenzone langs de Kromme Rijn.



Figuur 62. Uitsnede van het ruimtelijk toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 63. Principedoorsnede van de toekomstige Absterdijk-Venuslaan



Figuur 64. Huidige situatie Abstederdijk-Venuslaan



Figuur 65. Impressie van het toekomstperspectief voor Abstederijkdijk-Venuslaan tot aan kruising bij de Albatrosbrug

4.3.2 Catharijnesingel-zuid (Singelpark)

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De inrichting van de huidige weg is nog een relict uit de tijd dat er een belangrijke doorgaande verbinding was voor auto's en bussen langs de Catharijnesingel. Dit deel van de Catharijnesingel leidde naar de inmiddels verdwenen Catharijnebak langs winkelcentrum Hoog Catharijne. De Catharijnebak was een kort stuk snelweg dat in de jaren '70 werd aangelegd.

De noordzijde van de Catharijnesingel is recent opgeleverd en heeft een inrichting die past bij het huidige verkeersaanbod. Minder brede rijstroken voor de auto en meer ruimte voor de fiets. Ook is het mogelijk om langs de waterzijde van de Catharijnesingel te lopen. Overigens is ondanks de herinrichting het straatprofiel nog steeds breed

Een van de verkeersmaatregelen, die reeds door het college en de raad is genomen, is een verkeersknip onder de overkluizing van Hoog Catharijne, zodat straks alleen bestemmingsverkeer over de Catharijnsingel gaat rijden.

Door het verminderde verkeersaanbod en het reeds ingericht noordelijk deel van de Catharijnesingel zijn er kansen om ook het zuidelijk deel van de Catharijnesingel in te richten.

Ruimtelijk toekomstperspectief

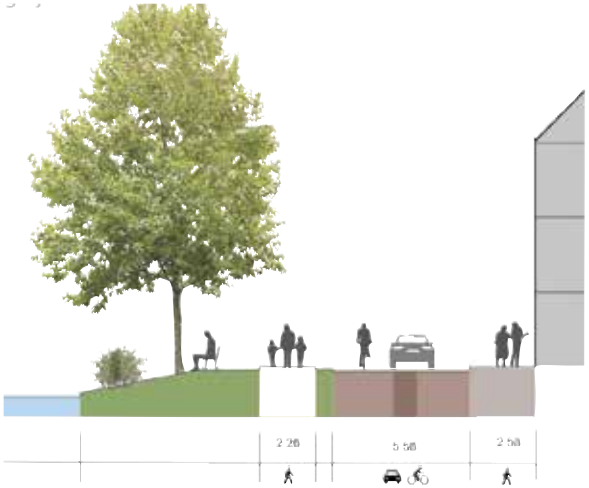
De ambitie die ook in de omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gesteld, is om het Singelpark rondom te vergroten. Door het bestaande brede wegprofiel van de Catharijnesingel te versmallen en anders in te richten kan er ruimte worden gecreëerd om een royale groenzone aan het water te realiseren, met een volwaardige wandelroute voor de voetganger.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de Catharijnesingel (zuidelijk deel):

- Doorzetten Singelpark van gevel tot gevel. Met name langs de waterzijde is er veel ruimte voor het toevoegen van groen.
- Langs de singelzijde komt een wandelpad van halfverharding, zodat het straks mogelijk is om in zijn geheel langs de buitenzijde van de singel te lopen. Tussen de weg en het wandelpad komt een laag hekwerk, zodat wordt voorkomen dat auto's in de berm parkeren.
- In het voorgestelde toekomstperspectief krijgt de weg brede fietsstroken aan de zijkant en een rijbaan in het midden. De fietsers krijgen voorrang en auto's dienen 30km per uur te rijden. De rijbaan in het midden krijgen klinkers als materialisatie en de fietsstroken rood asfalt. De mate van versmalling van de rijbaan hangt wel af van de hoeveelheid auto- en fietsverkeer.



Figuur 66. Uitsnede van het toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 67. Principedoorsnede van de toekomstige Catharijnesingel tussen Bleekstraat en Westerkade.



Figuur 68. Huidige situatie Catharijnesingel



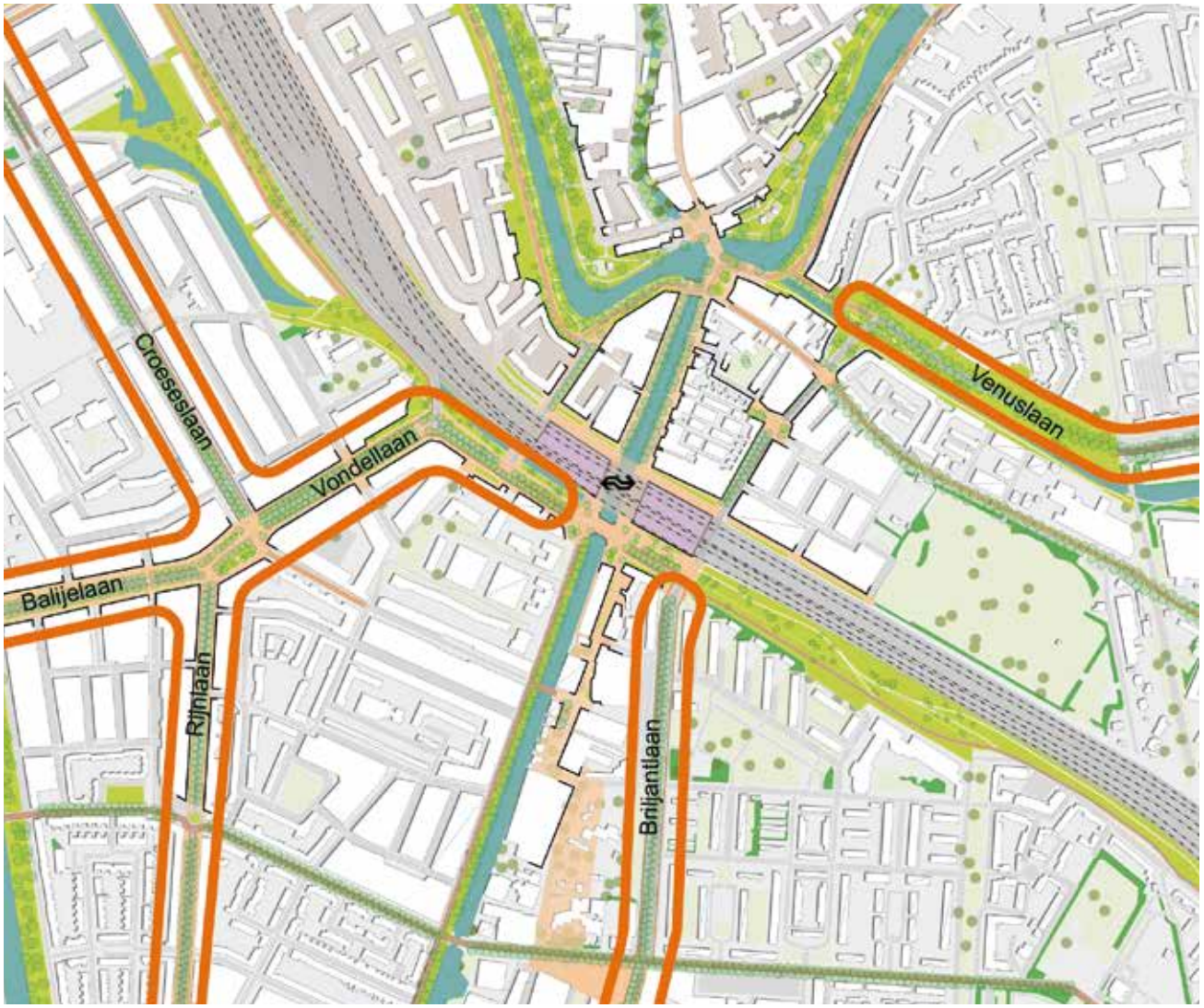
Figuur 69. Impressie van het toekomstperspectief voor de Catharijnesingel nabij krusing met de Bleekstraat

4.4 Stadslanen

In het gebied Zuidpoort bevindt zich een aantal stadslanen. Stadslanen zijn doorgaande verkeerswegen die veelal omzoomd zijn met bomen. Vaak zijn er aparte fietsstroken of parallelwegen. Stadslanen hebben over het algemeen een breed profiel.

Door de voorgestelde verkeersingrepen in de Zuidpoort is de verwachting dat er over een aantal stadslanen minder doorgaand verkeer gaat rijden. In het Mobiliteitsplan 2040 worden deze lanen omgevormd naar wegen waar 30 km per uur in plaats van 50km per uur gereden mag worden. Dit betekent dat er minder ruimte is voor rijstroken voor autoverkeer, meer ruimte voor langzaam verkeer en meer groen op maaiveld en meer bomen. Fietsers hebben in de stadslanen veelal aparte rijstroken of fietspaden. Als deze lanen door een herinrichting worden omgevormd naar lanen met een 30 km/uur regime dan kan de fietser mogelijk naar de hoofdrijbaan. Afhankelijk van de hoeveelheid fiets- en autoverkeer wordt er bij het opstellen van de inrichtingsplannen gekeken of deze wegen aparte fietsstroken krijgen of dat de fietsers en de auto's de rijbaan gaan delen.

De verkeersaantallen voor de Venuslaan en Rubenslaan nemen in de toekomst af. Deze weg kan worden omgevormd tot een stadslaan waar meer ruimte wordt gecreëerd voor groen en minder voor asfalt. De vraag is of deze weg in de toekomst ook van 50 naar 30km per uur gaat.
Interessant is om in een vervolgstudie te kijken of een efficiëntieslag mogelijk in het busverkeer over de Rubenslaan.

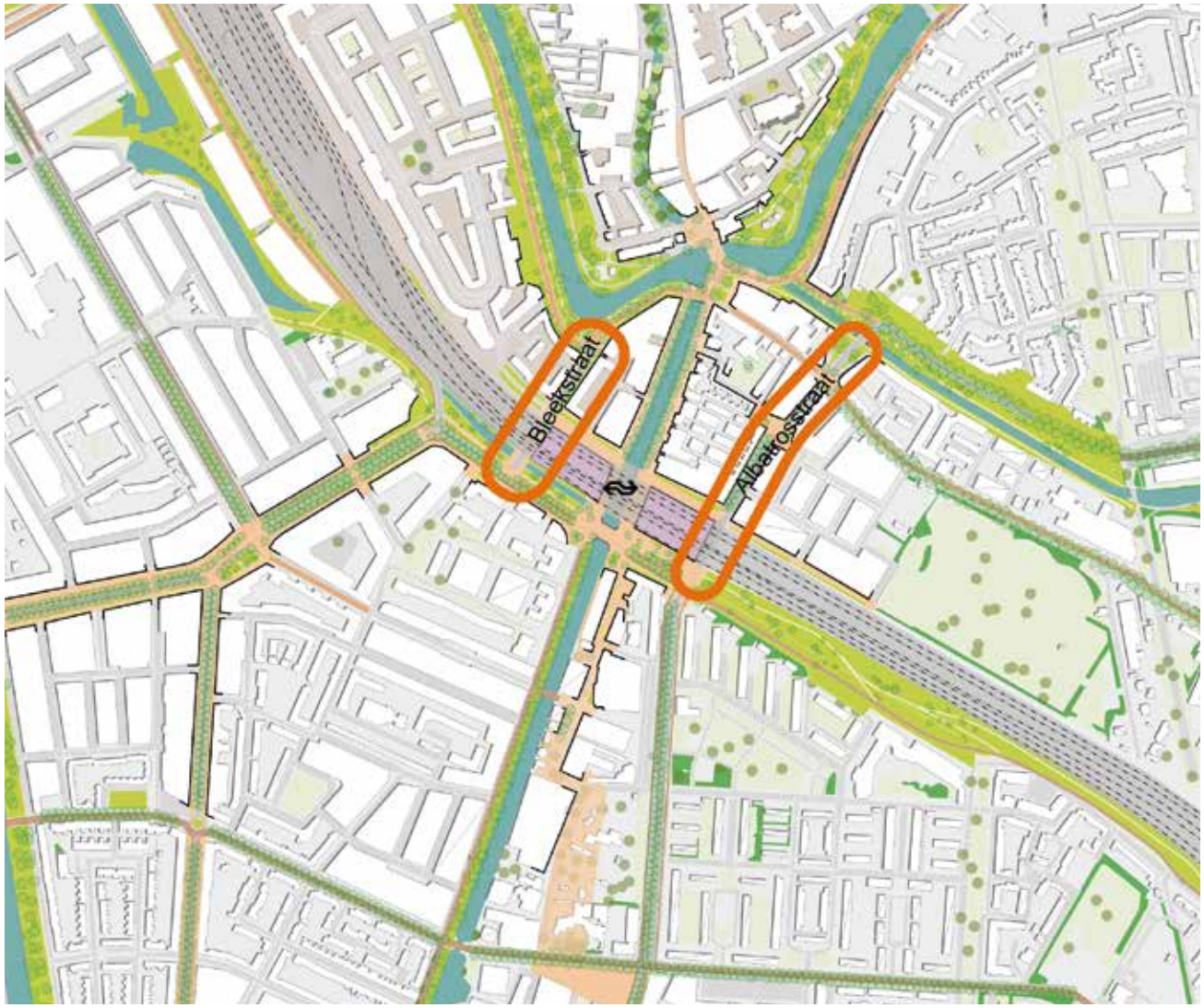


Figuur 70. Toekomstperspectief van Zuidpoort met daarin de mogelijke herinrichting van de stadslanen

4.5 Woonstraten

In de Zuidpoortstudie bevinden zich twee woonstraten (Bleekstraat en Albatrosstraat) die oorspronkelijk niet als doorgaande verkeersverbindingen zijn aangelegd. Door de aanleg van bruggen en verkeersdoorbraken werden de woonstraten vanaf de jaren ’70 verkeerswegen. De Bleekstraat werd daardoor veel breder, en een deel van de Albatrosstraat ook. Er is een gebrek aan groen en er rijdt veel auto-, bus- en fietsverkeer door de straten. Vooral in de Albastrosstraat wordt veel ruimte voor verkeer gebruikt. Door het vele verkeer en het gebrek aan groen ervaren veel bewoners deze straten als druk, onveilig en onaantrekkelijk. De oversteekbaarheid is onvoldoende. Door deze kenmerken hebben deze wegen ook een zekere barrièrewerking voor buurten en wijken. In de verkeersmodellen en voorgestelde ingrepen blijven deze woonstraten voorlopig nog straten met veel verkeer, maar door een afwaardering in snelheid en herinrichting kan de beleving en het gebruik van de openbare ruimte wel verbeterd worden. Bovendien kan door middel van inzetten op mobiliteitsmanagement, het verminderen van parkeerplaatsen op straat in de binnenstad en bijvoorbeeld door het opheffen de Springweggarage het aantal auto's verder verminderd worden dan de modellen nu aangeven. Ook andere beleidsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040, trends en ontwikkelingen kunnen bijdragen aan deze vermindering.

In de volgende paragrafen wordt beschreven hoe de toekomstige situatie van de Bleekstraat en Albatrosstraat eruit zou kunnen zien.



Figuur 71. Ruimtelijk toekomstperspectief van Zuidpoort met daarop aangegeven de twee belangrijke woon en ontsluitingsstraten

4.5.2 Bleekstraat

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De Bleekstraat was van oudsher geen brede straat. Deze straat maakt vroeger onderdeel uit van een arbeiderswijk met kleine woningen die tussen het spoor en de Catharijnesingel gelegen lag. Deze woningen werden gebouwd aan het eind van de 19e eeuw. De Bleekstraat was een woonstraat waar tot de jaren '60 weinig doorgaand verkeer reed. Door de groei van het autoverkeer vanaf de jaren '60 veranderde de woonstraat in een drukke doorgaande weg.

Eind jaren '70 begin jaren ‘80 werden de arbeiderswoningen gesloopt en zijn ze vervangen door appartementencomplexen. Hierdoor kon de straat worden verbreed ten behoeve van het groeiende autoverkeer.

De Bleekstraat was ook een straat waar naast veel auto's ook veel busverkeer overheen reed. Het ging vooral om lijn 12, wat een drukke buslijn was tussen het centrum en het Science Park. Door de komst van de tramlijn (tram 22) is buslijn 12 en daarmee het busverkeer door de Bleekstraat verdwenen.

In de huidige situatie is de Bleekstraat een brede straat met veel asfalt en weinig groen.
De rijstroken voor auto’s zijn breed en de fietsstroken en trottoirs zijn in de Bleekstraat smal. De Bleekstraat heeft een enorme barrièrewerking tussen de buurten Vaartsche Rijn en Hooch Boulandt. Door de afwezigheid van groen heeft de Bleekstraat ten tijde van warme dagen veel last van hittestress in verhouding tot andere straten.

Ruimtelijk toekomstperspectief

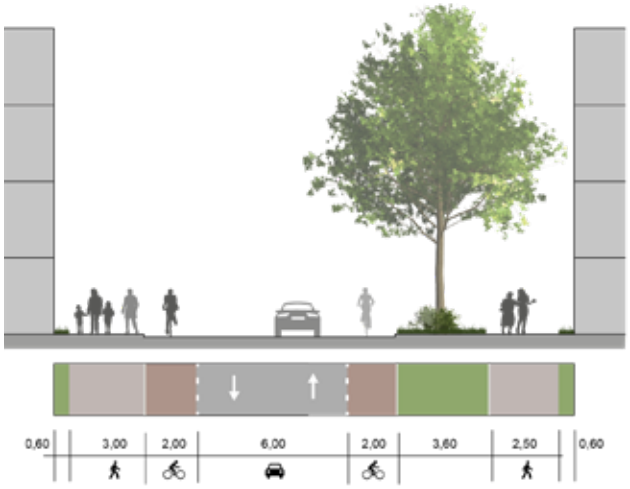
Door de voorgestelde knip bij de Catharijnesingel ter hoogte van winkelcentrum Hoog Catharijne en de knip bij Ledig Erf is de verwachting dat er veel minder doorgaand verkeer door de Bleekstraat gaat rijden. Aangezien de Bleekstraat straks de enige toegangsweg wordt voor bewoners en bezoekers van Hooch Boulandt en dit deel van de binnenstad, is de verwachting dat het verkeer in deze straat gaat toenemen. Door middel van inzetten op mobiliteitsmanagement, het verminderen van parkeerplaatsen op straat in de binnenstad en het opheffen van de Springweggarage wordt de toename zo veel mogelijk beperkt. Ook andere beleidsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040, trends en ontwikkelingen kunnen bijdragen aan deze vermindering. Door de aanpassingen in het verkeersnetwerk kan een vriendelijkere inrichting worden voorgesteld met meer ruimte voor voetganger, fietser en groen.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrekkader voor de toekomstige inrichting van de Bleekstraat:

- Bredere trottoirs en fietsstroken.
- Aanbrengen stil asfalt indien noodzakelijk. Door de voorgestelde verkeersmaatregelen blijft er in de toekomst vooralsnog veel verkeer door de straat rijden, waardoor klinkers in deze straat niet mogelijk zijn.
- Aanleg van een groenstrook of groenstroken in de Bleekstraat. In de groenstrook kunnen diverse soorten vaste planten en bomen worden aangeplant. In het vervolgproces wordt gekeken naar de maatvoering van de groenstrook of groenstroken en hoeveel bomen er geplaatst kunnen worden in relatie tot de ondergrondse infrastructuur.



Figuur 72. Uitsnede van het toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 73. Principedoorsnede van de Albatrosstraat (zuidelijk deel)



Figuur 74. Huidige situatie Bleekstraat



IFiguur 75. Impressie van het mogelijke ruimtelijk toekomstperspectief voor de Bleekstraat

4.5.3 Albatrosstraat

Korte beschrijving historie en huidige situatie

De Albatrosstraat is in de huidige situatie een drukke verkeersader met een smal profiel. In het stedelijk profiel is deze weg nooit gepland als verkeersader. Deze straat was onderdeel van een woongebied (Watervogelbuurt) met smalle straten die bovendien grotendeels autoluw was. Ook lag deze wijk van oudsher geïsoleerd tussen het spoor en de Kromme Rijn. Door de aanleg van bruggen over de Vaartsche Rijn en de Kromme Rijn in de jaren ’60 werd de Albatrosstraat een drukke verbindingsweg in de stad.

Over de Albatrosstraat reden van oudsher veel bussen. De Albatrosstraat maakte onderdeel uit van de drukke buslijn tussen centraal station en het Utrecht Sciencepark. De hoeveelheid bussen is wel verminderd door de aanleg van de Uithoflijn (tram 22), maar nog steeds rijden er veel (regionale) bussen door de Albatrosstraat.

Door het smalle profiel van de straat en het drukke auto- en busverkeer zijn de fietsstroken en de trottoirs smal. Met name in het noordelijk deel van de Albatrosstraat komen de voetgangers en de fietsers in het gedrang. Dit terwijl de Albatrosstraat een belangrijke schakel is de fietsroutes om de Zuidpoort, o.a. in routes van en naar het Utrecht Science Park. Voor voetgangers is de oversteekbaarheid ook een aandachtspunt in de huidige situatie. Dit wordt door de bewoners als lastig ervaren.

Doordat het verkeer de weginrichting domineert, is er weinig ruimte voor groen. Alleen in het zuidelijk deel van de Albatrosstraat staan er bomen tussen de langsparkeervakken. Door de beperkte aanwezigheid van groen treedt er bij warme dagen relatief veel hittestress op.

Ruimtelijk toekomstperspectief

In het toekomstperspectief wordt ermeer ruimte voor de fiets gecreëerd en komt er meer groen (bomen en groenvakken) in het straatbeeld met name bij de kruising met de Wulpstraat. Voor de inrichting van de straat wordt ook hier het groen tenzij principe toegepast. Dit houdt in dat alleen noodzakelijke verharding wordt aangebracht en de rest een groene invulling krijgt. Ook in Albatrosstraat wordt de snelheid verlaagd van 50 naar 30km per uur. De inrichting van de straat krijgt een uitstraling die past bij een doorgaande 30km straat.

De volgende uitgangspunten gelden als vertrek-kader voor de toekomstige inrichting van de Albatrosstraat:

- Op de kruisingen Pelikaanstraat, Wulpstraat en Gansstraat wordt het asfalt grotendeels vervangen voor klinkers. Dit om de oversteekbaarheid te vergroten.
- De fietsstroken op de Albatrosstraat blijven rood asfalt, ook op de kruisingen.
- Toepassen van eenduidige materialen en zoveel mogelijk drempel- en obstakelvrije inrichting. Voor de verkeersdeelnemers dient duidelijk aangegeven te zijn hoe de voorrangssituatie geregeld is.
- Bredere fietsstroken en bredere trottoirs is door de versmalling van de rijstroken mogelijk, maar veel breder kunnen ze niet worden door de beperkte breedte van de Albatrosstraat. Ook kunnen bredere fietsstroken en trottoirs de vergroening in de straat beperken. Bij de kruising is er wel voldoende ruimte om groen toe te passen. In het vervolgproces dienen daar keuzes in worden gemaakt.



Figuur 76. Uitsnede van het toekomstperspectief Zuidpoort



Figuur 77. Principedoorsnede van de Albatrosstraat (zuidelijk deel)



Figuur 78. Huidige situatie van de Albatrosstraat

Figuur 79. Impressie van het mogelijke ruimtelijk toekomstperspectief van de Albatrosstraat ter hoogte van de Wulp- en Flamingostraat

Bijlage Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023

Is een separaat document bij dit toekomstperspectief.

Bijlage Participatierapport studie Zuidpoort 2023

Is een separaat document bij dit toekomstperspectief.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Bijlage 2:

Fasering maatregelen Zuidpoort

Er is een fasering nodig in de uitvoering van alle maatregelen zoals benoemd in de Zuidpoort, dit heeft te maken met de reeds beschikbare budgetten en de maakbaarheid (niet alles kan tegelijk).
Bij de uitvoering van de eerste fase maatregelen is het in principe nodig om alle maatregelen functioneel tegelijkertijd uit te voeren om ongewenste effecten op wegen waar nog geen maatregelen genomen zijn te voorkomen. Naast de herinrichting van het Ledig Erf is het vooral belangrijk de wegen waar mitigerende maatregelen nodig zijn direct definitief goed in te richten. Op andere wegen in de eerste fase volstaan we met een (robuuste) tijdelijke inrichting. De tijdelijkheid van de verkeersmaatregelen doet niets af aan de verkeersveiligheid. Zo voeren we op de Vondellaan-Baden Powellweg het afslaggebod bij de Bleekstraat en de afkoppeling van de Jutfaseweg direct relatief eenvoudig met tijdelijke maatregelen uit. De volledige herinrichting kan hierdoor in een tweede fase plaatsvinden. Hieronder staat het voorstel van de fasering van de maatregelen opgenomen.

Binnen deze fases zal na besluitvorming nog een praktische planningsuitwerking per straat worden gemaakt op basis van bijvoorbeeld tijdelijke bereikbaarheid.

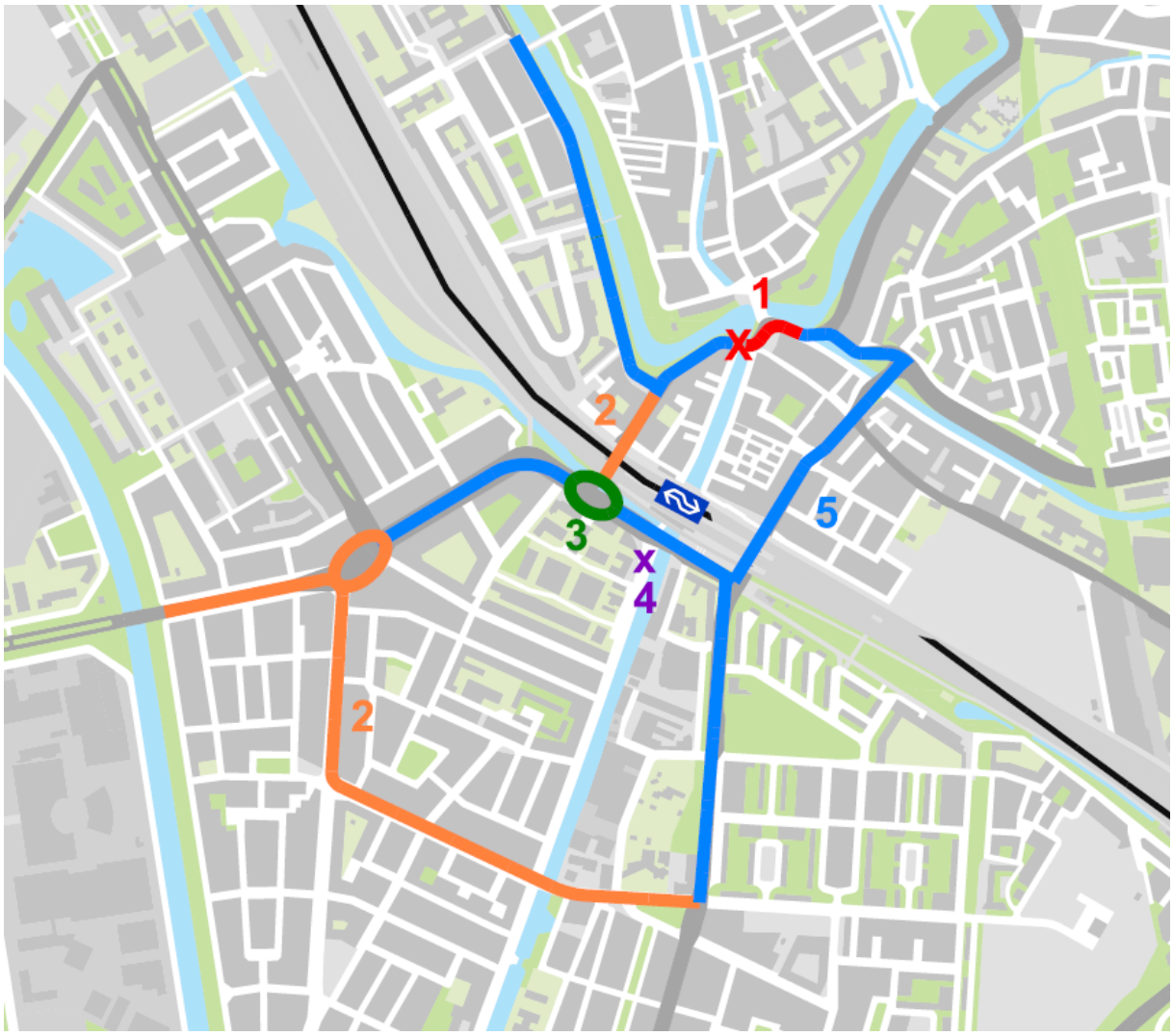
In figuur 1 staan de maatregelen uit Fase 1 in de Zuidpoort weergegeven:

Fase 1 (uitvoering 2025-2026)

1. Definitieve herinrichting Ledig Erf (rood);
2. Definitieve herinrichting van de Bleekstraat, het Balijeplein, Balijelaan, Rijnlaan noord, Waalstraat oost en Diamantweg (oranje);
3. De realisatie van een afslaggebod richting de Bleekstraat vanaf de Vondellaan en Baden Powellweg (groen);
4. Het afkoppelen van de Jutfaseweg van de Vondellaan voor gemotoriseerd verkeer (paars)
5. Tijdelijke inrichting (30km) van de volgende wegen (blauw):
    - Catharijnesingel (deel tussen Bartholomeibrug en Ledig Erf)
    - Tolsteegsingel (deel tussen Ledig Erf en Abstederdijk)
    - Abstederdijk (deel tussen Tolsteegsingel en Albatrosstraat)
    - Vondellaan
    - Baden Powellweg
    - Albatrosstraat
    - Briljantlaan

Fase 2 (uitvoering 2026-2030)

De herinrichting van de tijdelijk ingerichte wegen wordt in de tweede fase (periode 2026-2030) definitief uitgevoerd, wanneer budget beschikbaar is gesteld.



Figuur 1: maatregelen fase 1 Zuidpoort

Bijlage 3:

Verkeerskundige rapportage studie Zuidpoort 2023

Bijlage bij het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort

Inhoud

1 Inleiding 3
2 Verkeerskundige uitgangpunten en ambities 4
3 Achtergrondinformatie Modelanalyses en wijze van interpretatie 9
4 Onderzochte maatregelen en effecten om tot een afgewogen maatregelpakket te komen 11
4.1 Autonome situatie 2030 autoverkeer, lopen, openbaar vervoer en fiets, inclusief verfijning binnenstad 11
4.1.1 Autoverkeer 11
4.1.2 Lopen en verblijven in en om de Zuidpoort 12
4.1.3 Fietsen 13
4.1.4 Openbaar vervoer in en om de Zuidpoort 17
4.2 Stapsgewijze analyse en inzet van maatregelen 19
4.2.1 Basis Knip Ledig Erf conform Coalitieakkoord 19
4.2.2 Stap 1: Uitgangpunt coalitieakkoord: Knip Ledig Erf 20
4.2.3 Stap 2: Maatregelen Vondellaan 24
4.2.4 Stap 3: mitigeren negatieve effecten op de route via de Waalstraat 28
4.2.5 Mogelijke effecten op de Gansstraat 31
4.2.6 Nadere analyse doorstroming op Goylaan/Socrateslaan 31
4.2.7 Effecten eindvariant inclusief gedragseffecten 33
4.2.8 Sluipverkeer door de binnenstad 38
5 Conclusie (model) analyses 40
Bijlage 1: Veranderende routes 43
Bijlage 2: Referentie fietsstraat 45
Alleen fietsstraat (+Linksaf toestaan op de Vondellaan) 45
Doorwaadbare stad 47
Bijlage 3: Effecten van knip Catharijnesingel en Zuidpoort samen 48

1 Inleiding

In deze verkeersmodellenstudie zijn de effecten beoordeeld en is de wenselijkheid bepaald van de voorgestelde maatregelen voor een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke Zuidpoort met een knip op het Ledig Erf als uitgangspunt. Het Mobiliteitsplan 2040 vormt een belangrijke basis voor deze studie. In deze verkeersmodellenstudie is de knip Ledig erf onderzocht en is stapsgewijs gekeken welke maatregelen nog meer nodig zijn om de kansen in de Zuidpoort te benutten, de kwaliteit te verhogen, de bereikbaarheid te garanderen, maar het doorgaand gebiedsvreemd verkeer in en om het centrum te weren. Tijdens de participatie zijn door bewoners en betrokkenen aandachtspunten benoemt die betrekking hebben op verkeer. De belangrijkste aandachtspunten uit de participatie zijn meegenomen in dit verkeersonderzoek. Dit geldt ook voor de leerpunten uit de eerdere verkenning die is gemaakt voor de Zuidpoort en de aandachtspunten uit het participatie traject wat destijds is doorlopen.

In hoofdstuk 2 worden de ambities en uitgangspunten uit het mobiliteitsplan 2040 vertaald voor de Zuidpoort. In hoofdstuk 3 wordt de wijze van studie en analyse toegelicht. In Hoofdstuk 4 wordt stapsgewijs toegewerkt naar een evenwichtig voorstel van maatregelen en effecten. In hoofdstuk 5 wordt het maatregelenpakket afgezet tegen de ambities uit hoofdstuk 2.
In de bijlage zijn nog analyses opgenomen van veranderende routes door de maatregelen en een analyse van de situatie als het Ledig Erf wordt ingericht als fietsstraat en wordt ingegaan op een mogelijk fasering in uitvoering van de maatregelen.

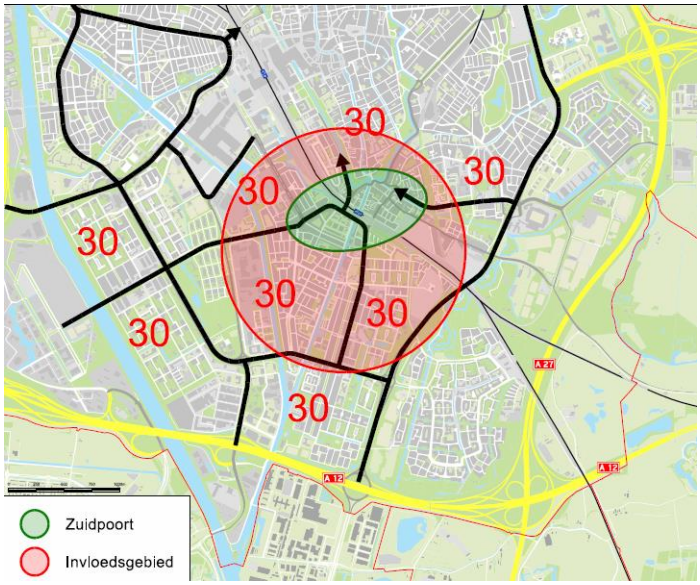
2 Verkeerskundige uitgangpunten en ambities

De beleidsmatige uitgangspunten uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan, de studie naar de ruimtelijke kwaliteit (Ruimtelijke Toekomstperspectief Zuidpoort) en de resultaten uit de participatie zijn in dit hoofdstuk vertaald naar ambities per straat voor de lange termijn (2040). De maatregelen uit de Studie Zuidpoort moeten bijdragen aan het realiseren van deze ambities. Voor het realiseren van alle ambities in heel Utrecht Zuid/Zuidwest zijn naast maatregelen in de Zuidpoort ook maatregelen noodzakelijk in de directe omgeving van de Zuidpoort.

1.1 Vertaling beleidsambities

Hieronder zijn de belangrijkste beleidsambities op gebied van wegen en verkeer samengevat en verder toegespitst op de Zuidpoort.

Ambitie netwerk autoverkeer uit het Mobiliteitsplan 2040:

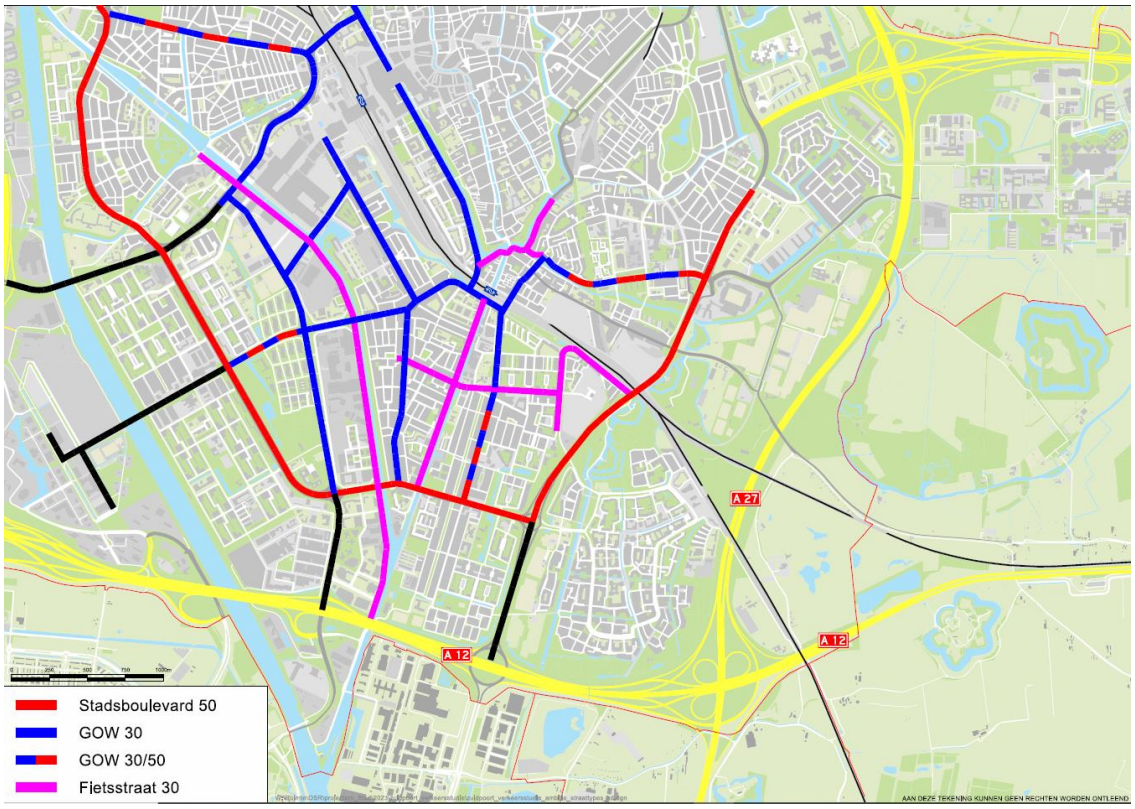


Figuur 1 Stedelijk verbindingswegen en wegcategorieën in het Mobiliteitsplan 2040 met ligging Zuidpoort en invloedsgebied, de overige gebieden zijn verblijfsgebieden met 30km/uur

Vertaling beleidsambitie naar type straat

Op figuur 2 zijn de ambities uit het mobiliteitsplan vertaald naar het gewenst type straat (verderop is dit per straat nader gespecificeerd)

- Stadboulevard 50km/uur, Gebiedsontsluitingsweg volgens stadsboulevard principe, gescheiden infra fiets/auto
- Gebiedsontsluitingsweg 50km/uur, gescheiden infra fiets/auto
- Gebiedsontsluitingsweg 30km/uur, weg met fietsvoorzieningen in de vorm van stroken (fietspaden eventueel mogelijk bij hoge intensiteiten, bijvoorbeeld fietssingel
- Erftoegangsweg 30km/uur, fiets/auto in principe gemengd bijvoorbeeld woonstraat, bij hoge fietsintensiteiten fietsstraat
- NB op enkele wegen buiten de Zuidpoort wordt de keuze 30 of 50 km op de gebiedsontsluitingswegen in deze studie niet gemaakt



Figuur 2 Ambitie straattypes (obv Mobiliteitsplan)

Wegcategorie	Snelheid gemotoriseerd verkeer	Intensiteit gemotoriseerd verkeer [mvt/etm]	Functie fietsroute	
			Stedelijke fietsroutes (<750 fts/etm)	Regionale fietsroutes & hoofdfietsroutes (>500 fts/etm)
Erftoegangsweg	Stapvoets	<1.000	Woonerf	N.v.t.
	30	<4.000	Gemengd	Fietsstraat, fietspad
		4.000 – 6.000		Fietspad
Gebiedsontsluitingsweg	30	< 10.000	Fietsstroken, fietspad	
	30	> 10.000	Fietspad	
	50	Niet relevant	Fietspad	
	70	Niet relevant	Fiets-/ bromfietspad	

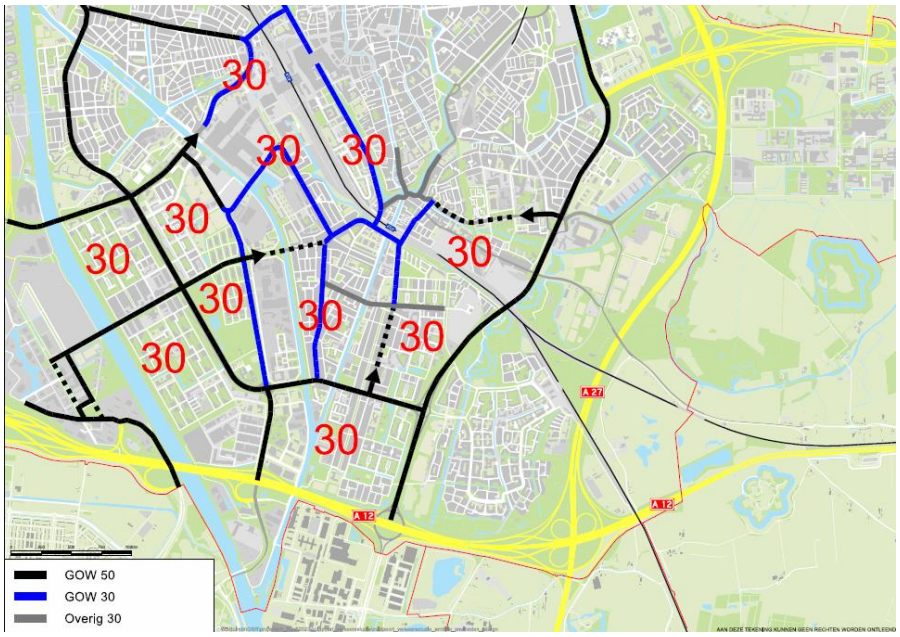
Tabel 1 toetsingskader type wegen en aantallen voertuigen

Ambities (lange termijn)
Hieronder zijn de ambities voor de lange termijn voor de verschillende straten benoemd. Hieraan worden later de uitkomsten van de studie beoordeeld.

De aantallen uit de bovenstaande tabel zijn vertaald naar de verschillende wegen. Voor de meeste gebiedsontsluitngswegen (GOW) met 30km is het streven naar maximaal 10.000 auto's per dag. Verkeerstechnisch is echter ook een hoger aantal mogelijk zeker op wegen met vrijliggende fietspaden. Op Erftoegangswegen (ETW) liggen deze aantallen lager, op maximaal 6000 afhankelijk van het soort weg en medegebruik. Zie ook de ambities in figuur 3.

- **Algemeen:** beperken van (doorgaand) verkeer oost-west door de stad langs de binnenstad (over Ledig Erf en over de route Balijelaan-Vondellaan-Baden Powellweg -Albatrosstraat, Venuslaan
- **Ledig Erf:** grotendeels autovrij, 30km/uur, ruimte voor de fietser, ruimte voor de voetganger, ruimte voor verblijven, ruimte voor groen, ruimte voor lokale buslijn, oversteekbaarheid, met name van de binnenstad naar de Ooster- en Westerkade
- **Singel** (Catharijnesingel, Tolsteegsingel). Verlengde van de binnenstad. Alleen bestemmingsverkeer binnenstad (autoverkeer) ten gunste van de voetganger (oversteken, lopen langs de singel) fiets en groen, 30km/u profiel gelijk aan het verlengde van deze singels buiten de Zuidpoort, doorlopend groen. De ambitie zo min mogelijk auto's gezien de bestemming, <6.000 mvt als ETW (Tolsteegsingel), 10.000+ mvt als GOW is ook mogelijk voor de Catharijnesingel, veel ruimte voor de fiets en groen
- **Bleekstraat:** meer ruimte voor de fietser en de voetgangers, minder asfalt, 30km/u als ETW, 10.000+ mvt als GOW is acceptabel met veel ruimte voor de fiets en groen, daarnaast: ambitie zo min mogelijk auto's gezien de bestemming <6.000 mvt
- **Albatrosstraat:** meer ruimte voor de fietser en de voetgangers (oversteken): te bereiken door minder auto's/bussen, 30km/uur. 10.000+ mvt als GOW is acceptabel, veel ruimte voor de fiets en groen, daarnaast: ambitie zo min mogelijk auto's gezien de bestemming. <6.000 mvt
- **Absteder dijk** tussen Tolsteegsingel en Venuslaan, ETW 30km, mengen verkeer, bijvoorbeeld door toepassen singelprofiel

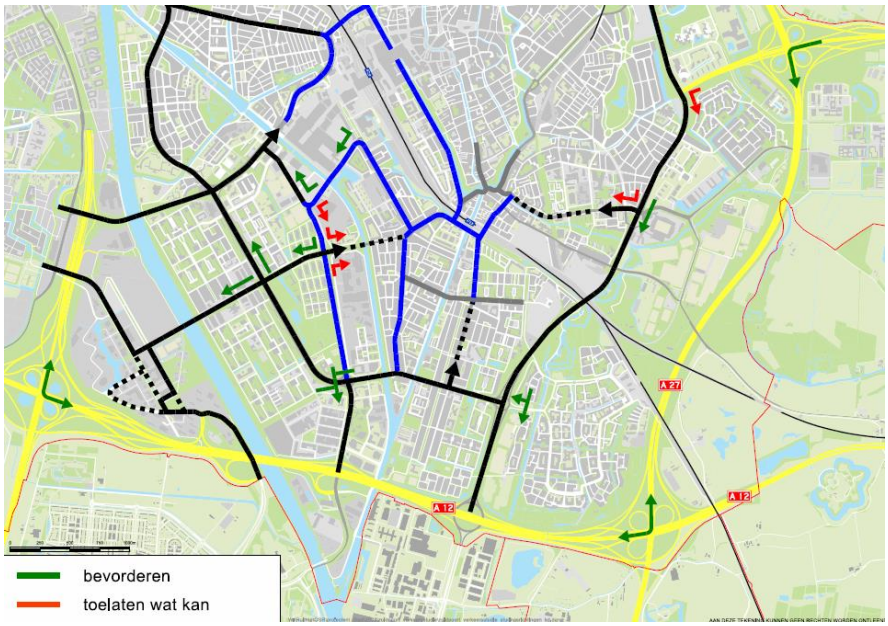
- **Vondellaan Baden Powellweg**: meer ruimte voor stationsomgeving, ruimte voor de fiets oost-west, oversteekbaarheid voor voetganger en fiets, minder barrière, meer groen 30kmuur, maximaal 1 rijstrook per richting voor autoverkeer, ambitie zo min mogelijk auto's gezien de bestemming, in het beleid opgenomen als GOW, veel ruimte voor de fiets en groen, veel minder auto's is de ambitie gezien de andere claims op dit gebied (6000 mvt)
- **Balijeplein**, minder asfalt, zo min mogelijk autoverkeer, goede openbare ruimte door ruimte voor de fietser, oversteken, verblijven en meer groen, GOW
- **Rijnlaan**: afname autoverkeer, 30km, Gebiedsontsluitingsweg, profiel: fietser op de rijbaan. Ambitie auto's <6000 mvt, veel ruimte voor de fiets en groen
- **Briljantlaan** Ambitie: gebiedsontsluitingsweg 30km, <10.000 30km
- **WA Vultostraat en Constant Erzeijstraat**, overgang van 50 naar 30, naar het noorden meer 30, daar ook mengen. 10.000 mvt als GOW is acceptabel
- **Waalstraat Diamantweg**, 30km/uur, goed ingericht, met veel ruimte voor de fiets (mogelijk fietsstraat). Ambitie max 4000-6000 mvt
- **Zijldiepstraat**: 30km, auto alleen bestemming met veel fietser (fietsstraat)
- **Jutfaseweg:** 30km, doorgaande fietsroute, fietsstraat cf plan. <4500 mvt
- **Kanaalweg,** alleen bestemmingsverkeer auto, doorgaande fietsroute
- **Socrateslaan, Goylaan**, stadsboulevard 50km, vrijliggende fietspaden, goed oversteekbaar
- **Venuslaan/Rubenslaan** overgang van 50km naar 30km, Ambitie <6000-10.000 mvt, veel ruimte voor de fiets en groen



Figuur 3 Ambities snelheden (zwarte wegen zijn 50, overgangsgebieden naar 30 zwart gestippeld, voor de overige wegen is de ambitie maximaal 30km/uur)

Andere maatregelen

Naast maatregelen in de Zuidpoort zijn er ook andere mogelijkheden om het verkeer te beïnvloeden, bijvoorbeeld door instelling van verkeerslichten, bewegwijzering en het toepassen van Dynamisch Verkeersmanagement. Dit beïnvloedt vooral de routes van niet-bestemmingsverkeer.



Figuur 4 Sturingsrichtingen (groen is bevorderen, rood is beperken)

3 Achtergrondinformatie Modelanalyses en wijze van interpretatie

Met behulp van het verkeersmodel VRU3.4 zijn berekeningen gemaakt die inzicht geven over het effect van de maatregelen. In dit hoofdstuk wordt deze werkwijze toegelicht,

Het verkeersmodel wordt in de basis gebruikt om inzicht te geven in effecten op de routekeuze. Hoe gaat het autoverkeer rijden als bepaalde maatregelen worden genomen? Zo krijgen we in beeld op welke wegen het drukker of juist rustiger wordt. Op deze manier is stapsgewijs in deze verkeersstudie het toekomstperspectief voor de Zuidpoort getoetst en is een maatregelenpakket tot stand gekomen waarmee gehoor wordt gegeven aan de ambities, wensen en aandachtspunten die we voor de Zuidpoort hebben.
Ingrepen in de infrastructuur kunnen op langere termijn ook leiden tot ander gedrag. Omdat het aantrekkelijker of juist moeilijker wordt om bepaalde verplaatsingen te maken zal overwogen worden of deze verplaatsing nog wel gemaakt wordt of dat deze verplaatsing op een andere manier (fiets of openbaar vervoer bijvoorbeeld) gemaakt wordt. Hiermee is ook rekening gehouden in dit onderzoek.

De modelberekeningen zijn ook gebruikt als input voor milieuonderzoek.

Basis voor Projectvariant Zuidpoort
Op basis van de meer recente inzichten over ruimtelijke ontwikkelingen in de invloedssfeer van de Zuidpoort (bv Beurskwartier en Merwedekanaalzone) en verkeersingrepen die de komende tijd te verwachten zijn, zoals de knip Catharijnesingel en de herinrichting van de Socrateslaan, is er een geactualiseerde autonome situatie (projectvariant) gemaakt voor 2030. Ook is er een verfijning van het modelnetwerk gemaakt om het effect in de binnenstad in beeld te brengen. In de autonome situatie zijn alleen vastgestelde plannen opgenomen, er zijn geen extra beleidsmaatregelen opgenomen die de hoeveelheid verkeer beïnvloedt ten opzichte van het basismodel VRU 3.4 (bijvoorbeeld geen extra betaald parkeren of meer en sneller openbaar vervoer).

Gebruik van het model voor bepalen van effecten van verkeerskundige ingrepen.
De berekeningen voor verkeerskundige ingrepen in het kader van deze Zuidpoort-studie zijn op basis van de autonome situatie gemaakt. Bij de analyse van de verschillende varianten wordt gekeken naar de effecten op de routekeuze. De verschuivingen van autoverkeer worden afgezet tegen de autonome situatie.
Voor het uiteindelijke planvoorstel voor de Zuidpoort zijn ook de verwachte effecten op gedrag (zoals vervoerswijzekeuze) als gevolg van beleidsvoornemens in beeld gebracht.

Doorkijk naar actuele trends en maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040
Het model VRU 3.4 gaat uit het economische scenario WLO-hoog. Dit scenario gaat uit de hoogst mogelijke economische ontwikkeling en de daarmee gepaard gaande verkeerskundige groei. In zichzelf is dit scenario dus een worst case benadering voor de auto-cijfers van 2030.
Ook zien we in actuele trends op de Utrechtse wegen binnen de ring eerder stagnatie van de intensiteiten dan een groei zoals het model voorspelt.

Het in 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040 zet in zet in op een mobiliteitstransitie. Een breed scala aan maatregelen in de stad, van planologisch tot sturingsmaatregelen moet ertoe leiden dat de groei

van de mobiliteit opgevangen wordt met lopen, fiets, OV en deelmobiliteit. Per saldo leidt dit tot meer lopen/fiets/ov en 0-groei autoverkeer (gemiddeld over de stad).
De verwachting is dat door de ontwikkelingen en maatregelen uit het mobiliteitsplan dat de groei van het fietsverkeer nog veel groter zal zijn richting 2040 vergeleken met de berekening voor 2030. De beleidsvoornemens zijn nog niet allemaal vertaald in concrete projecten (bijvoorbeeld met bijbehorende financiering). Ook moeten projecten nog voldoen als de uitvoering van beleidsplannen vertragen of veranderen.

Het is dus echter zeer aannemelijk dat de auto-intensiteiten zoals met het model voor deze studie berekend een worst-case laat zien. Hier wordt in pararagraaf 4.2.7 nader op ingegaan en wordt een doorkijk gegeven naar de situatie met uitvoering van meer maatregelen als uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040.
Voor besluiten moet er gerekend worden (bijvoorbeeld voor juridische toetsing op milieueffecten) met de modelvariant voor 2030.

4 Onderzochte maatregelen en effecten om tot een afgewogen maatregelpakket te komen

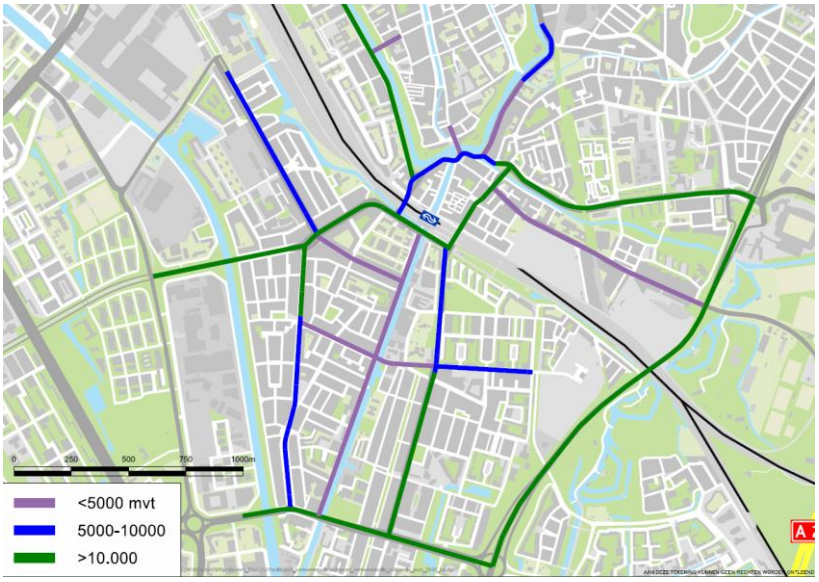
In dit hoofdstuk wordt stapsgewijs verschillende ingrepen in de infrastructuur geanalyseerd en toegelicht. Uiteindelijk leiden deze ingrepen tot een samenhangend pakket aan maatregelen. In dit hoofdstuk bespreken we eerst de autonome situatie 2030 voor autoverkeer, fiets en OV. Tenzij anders vermeld zijn de afbeeldingen en aantallen auto's/fietsers gebaseerd op het VRU3.4 model. In 4.2 volgen de stapsgewijze ingrepen. De genoemde aantallen in de figuren zijn gebaseerd op de in hoofdstuk 3 beschreven projectvariant van het verkeersmodel VRU 3.4. Ten slotte gaan we nader in op een aantal aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden kwamen ook uit de participatie. We sluiten het hoofdstuk af met een conclusie.

4.1 Autonome situatie 2030 autoverkeer, lopen, openbaar vervoer en fiets, inclusief verfijning binnenstad

4.1.1 Autoverkeer

De onderzochte stappen en de voorkeursvariant uit deze studie worden afzet tegen een autonome situatie. In deze autonome situatie is een aantal majeure ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen zoals de ontwikkeling van het Beurskwartier en Merwede (fase 1). Een volledig overzicht is opgenomen in de technische verantwoording bij deze studie.
Ook zijn vastgestelde infrastructurele ontwikkelingen als knip Catharijnesingel, fietsstraat Jutfaseweg en de herinrichting van Socrateslaan als stadboulevard meenomen in de autonome situatie.
Tenslotte is er een verfijning in het model opgenomen om ook het verkeer in de binnenstad inzichtelijk te maken. Zie figuur 5 voor een overzicht van de autonome situatie.

Ten opzichte van de huidige situatie is er vooral verschil te zien in een toename van verkeer in algemene zin van ongeveer 10% per etmaal, in de spits is de groei vaak wat lager omdat kruisingen dan al op maximale capaciteit geregeld worden. De knip Catharijnesingel zorgt voor een lichte afname van autoverkeer op het Ledig Erf en een toename op de Vondellaan-Balijelaan ten opzichte van de huidige situatie. Met name deze laatste toename verhoogt de urgentie van extra maatregelen gezien de ambities voor het Balijeplein.



Figuur 5 autonome situatie aantallen auto's in 2030

4.1.2 Lopen en verblijven in en om de Zuidpoort

Het gebruik van de looproutes tussen station Vaartsche Rijn, de zuidelijke binnenstad, de onderwijsinstellingen aan de Vondellaan en Rotsoord neemt steeds meer toe. Door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zal het gebruik van looproutes in en naar de Zuidpoort nog verder toenemen. Door de aanwezigheid van water- en groenstructuren, zoals de Vaartsche Rijn en de singel(parken), is de Zuidpoort een belangrijke (eind)bestemming als onderdeel van wandelingen in het gebied.
Om de groei te faciliteren en lopen als verplaatsingswijze nog meer te stimuleren zijn (meer) goede, veilige en aantrekkelijke looproutes nodig. Langs een aantal bestaande looproutes is de beschikbare ruimte voor voetgangers beperkt. Bij de inrichting voor lopen en verblijven moet ook rekening worden gehouden met ruimte voor sporten.



Figuur 6 Looproutes in Zuidpoort

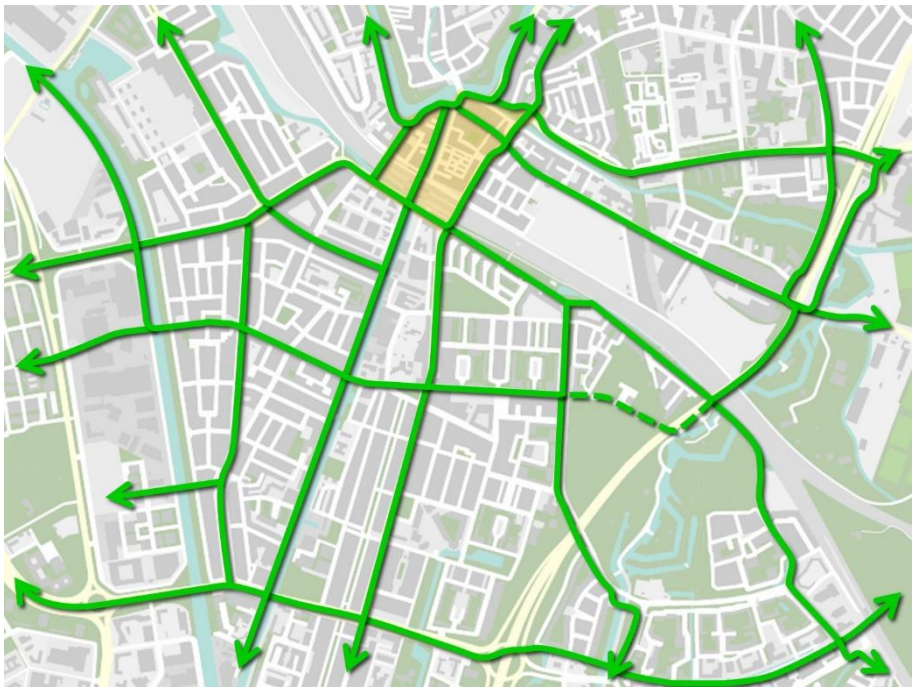
4.1.3 Fietsen

Om de gewenste en verwachte groei van het fietsgebruik te faciliteren wordt meer onderscheid gemaakt tussen verbindende en ontsluitende fietsroutes. Het netwerk van verbindende fietsroutes bestaat uit interwijk-, stedelijke en regionale fietsroutes. Dit netwerk wordt aangevuld met een fijnmaziger netwerk van ontsluitende fietsroutes in wijken en buurten. Samen vormen al deze fietsroutes de benodigde voorwaarde voor de 10-minuten stad (RSU).

Door fietsverkeer meer te spreiden langs meerdere aantrekkelijke verbindende fietsroutes tussen nieuwe centra (RSU) en om het centrumgebied en station Utrecht Centraal heen, ontstaat een veel gelijkmatiger belasting over het hele fijnmazige fietsnetwerk (RSU & Mobiliteitsplan 2040) omdat niet iedereen via de Zuidpoort hoeft te fietsen.



Figuur 7 Fietsroutes Utrecht Zuid: principe spreiden fietsverkeer rondom Zuidpoort



Figuur 8 Toekomstige Fietsroutes Utrecht Zuid: routes na realisatie fietsbruggen Merwedekanaalzone

Fietsen in en om de Zuidpoort

De fietsroutes via de Catharijne- en Tolsteegsingel, Vondellaan/Baden Powellweg, Jutfaseweg, Albatrosstraat, Gansstraat/Koningsweg en Venuslaan/Rubenslaan nemen in gebruik steeds meer toe. Zo is de verwachting dat het aantal fietsers over het Ledig Erf met zo'n 50% is toegenomen in 2030.

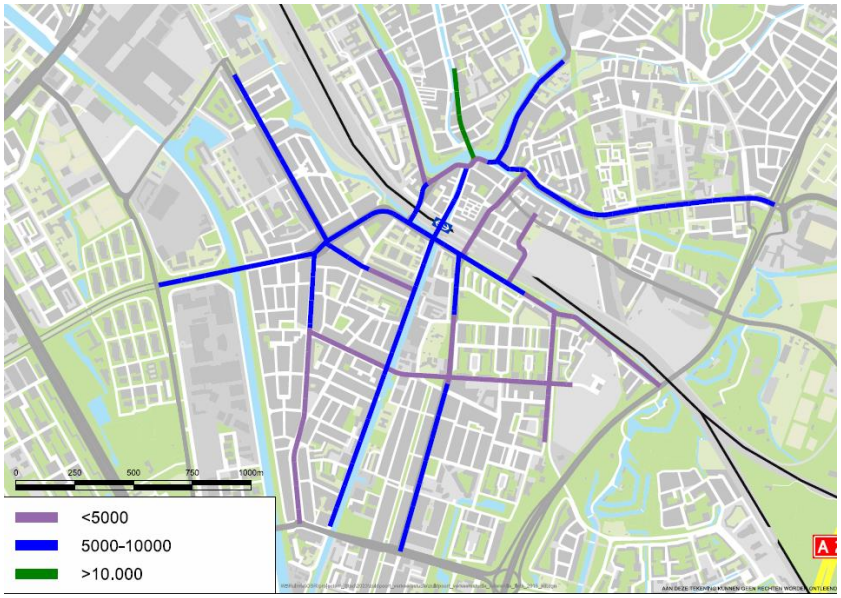
Maar al deze fietsroutes vormen ook interessante alternatieven voor de (te) zwaar belaste fietsroutes rond station Utrecht Centraal en door de binnenstad.
Dit vraagt daarom om veilige, goede en ruime fietsroutes zowel in als naar de Zuidpoort.

Het Ledig Erf vormt een centrale en historisch belangrijke plek in dit deel van de stad. Het is een aantrekkelijke omgeving, die steeds meer als bestemming dient voor mensen die willen verblijven en ontmoeten. Op het Ledig Erf en langs de Vaartsche Rijn (Westerkade, Oosterkade en Rotsoord) verschuift het ruimtegebruik dan ook steeds meer naar lopen en verblijven. Ook is station Vaartsche Rijn een belangrijke bestemming voor fietsen en lopen in de Zuidpoort.
Daarom is er in de Zuidpoort ook noodzaak om de toenemende druk van fietsverkeer waar mogelijk te beperken en te spreiden. Het is van groot belang een goede balans te vinden in het gebruik voor lopen, verblijven én fietsen. Het Ledig Erf blijft een belangrijke schakel in de Singelroute, de fietsroute die om de binnenstad heen loopt, ook als doel om het fietsverkeer door de binnenstad te ontlasten. Dit kan door, waar mogelijk, fietsers zoveel mogelijk langs de buitenrand van de Zuidpoort te leiden. Maar dit past alleen als er daarnaast ook wordt ingezet op goede alternatieve fietsroutes ‘op afstand’ om de Zuidpoort heen. Door zoveel mogelijk alternatieve fietsroutes te creëren ontstaan betere spreidingsmogelijkheden. Dit zorgt voor de noodzakelijke beperking van de groei van fietsverkeer in de Zuidpoort en geeft fietsers aantrekkelijke alternatieven.

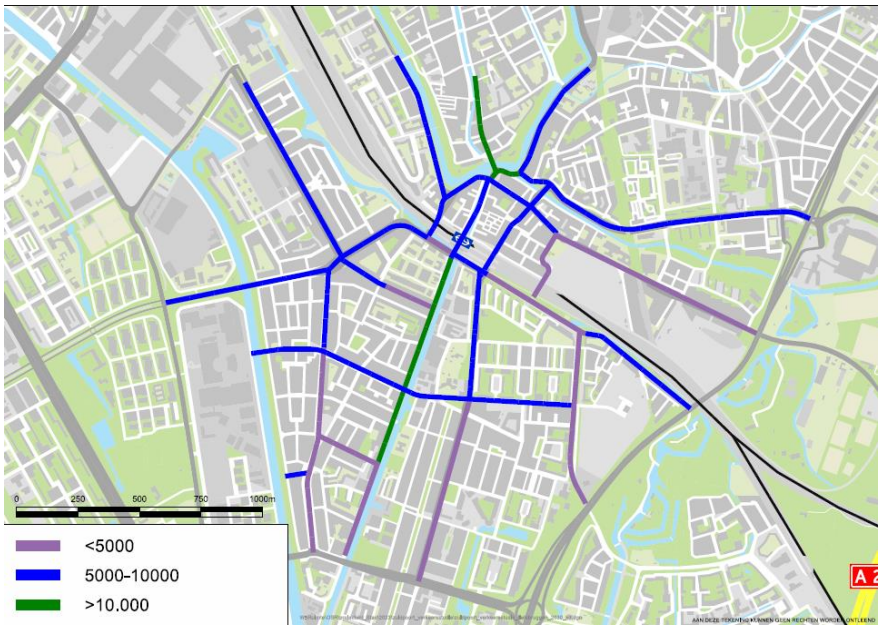


Figuur 9 Fietsroutes in de Zuidpoort: fietsroutes (groene doorgetrokken lijnen). straten met prioriteit voor lopen (groene stippel lijnen). plein met prioriteit voor lopen, verblijven en fietsen (rode vlakken).

Het gebruik van de looproutes tussen station Vaartsche Rijn, de zuidelijke binnenstad, de onderwijsinstellingen aan de Vondellaan en Rotsoord neemt steeds meer toe. Door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zal het gebruik van looproutes in en naar de Zuidpoort nog verder toenemen. Door de aanwezigheid van water- en groenstructuren, zoals de Vaartsche Rijn en de singel(parken), is de Zuidpoort een belangrijke (eind)bestemming als onderdeel van groene ommetjes. Om de groei te faciliteren en lopen als verplaatsingswijze nog meer te stimuleren zijn (meer) goede, veilige en aantrekkelijke looproutes nodig. Langs een aantal bestaande looproutes is de beschikbare ruimte voor voetgangers bovendien vaak te beperkt. En ook goede en aantrekkelijke verblijfsruimte is schaars.



Figuur 10 aantallen fiets (2015 paars <5000, blauw 5000-10000, groen >10.000 fietsers per dag), NB de aantallen zijn indicatief en fietsers fietsen over meer wegen dan opgenomen op de kaart

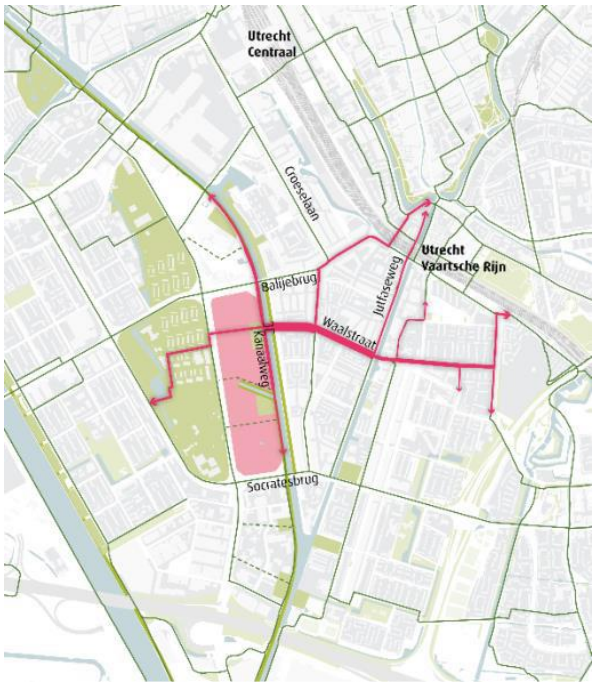


Figuur 11 Fiets na realisatie fietsbruggen MWKZ 2030 (paars <5.000, blauw 5.000-10.000, groen >10.000 fietsers per dag), indicatief

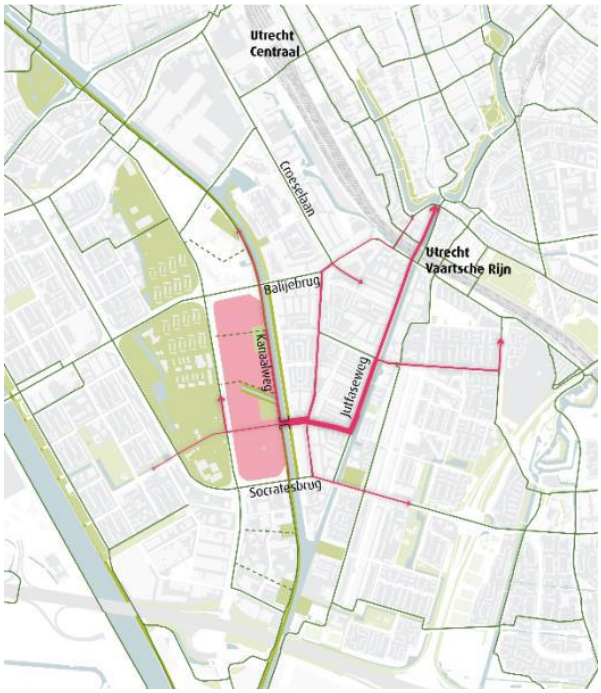
Figuren 10 en 11 geven een indicatie van de aantallen fietsverkeer op basis van het autonome model VRU 3.4.
Rond de Zuidpoort is vooral groei te zien op Ledig Erf, Bleekstraat, Catharijnesingel, Albatrosstraat, Wester- en Oosterkade, Vondellaan en Waalstraat-oost/Diamantweg. Ook de Jutfaseweg, ingericht en aangewezen als fietsroute, laat groei laat zien.
In deze groei zit ook het doorgaande fietsverkeer wat geen start of eindbestemming kent in de Zuidpoort, zoals veel fietsers van of naar het Utrecht Science Park (USP).

In de studie naar de bruggen bij de Merwedekanaalzone zijn de volgende kaartjes opgenomen. Deze geven de verdeling van fietsers over verschillende richtingen aan die gebruik maken van de nieuwe

bruggen. Fietsers komen de Zuidpoort binnen zowel via de Vondellaan, de Jutfaseweg en de Briljantlaan. Een deel zal zijn weg vandaaruit vervolgen richting bijvoorbeeld het USP.



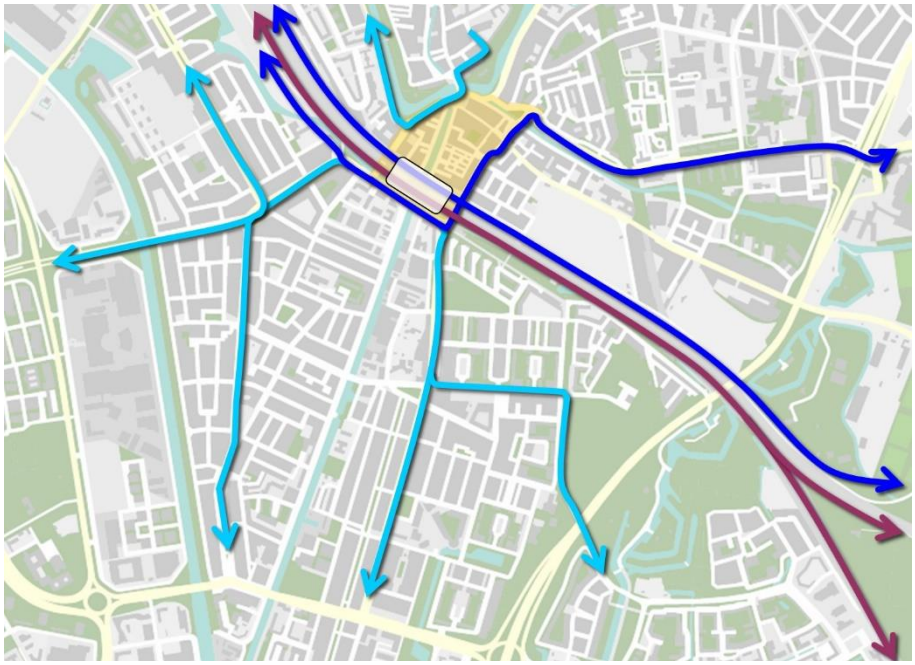
Figuur 12 De roze lijnen geven aan in welke richting en in welke mate fietsverkeer over de brug bij de Waalstraat zich verdeelt (bron: bruggenstudie Merwedekanaalzone)



Figuur 13 De roze lijnen geven aan in welke richting en in welke mate fietsverkeer over de brug bij de Zijldiepstraat zich verdeelt (bron: bruggenstudie Merwedekanaalzone)

4.1.4 Openbaar vervoer in en om de Zuidpoort

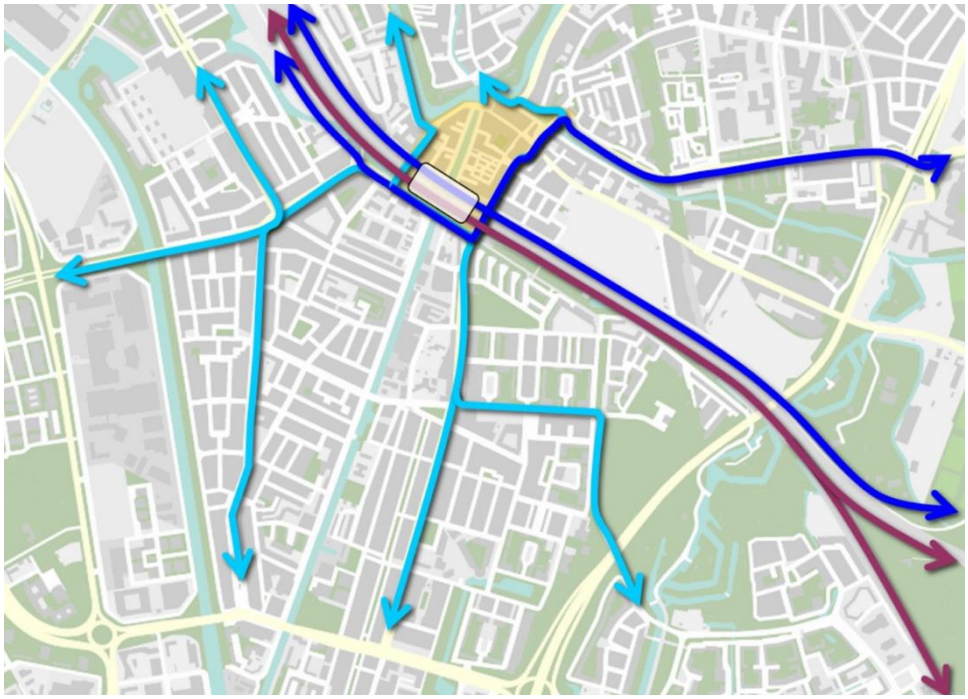
De huidige bediening van de Zuidpoort door openbaar vervoer is met onder andere het station en de tramhalte Vaartsche Rijn en diverse buslijnen zeer goed en hoogfrequent.
Vanaf station Utrecht Centraal rijden via station Vaartsche Rijn sprinters in de richting van Driebergen-Zeist en Houten. Op werkdagen verbinden trams de Zuidpoort met station Utrecht Centraal en via Galgenwaard met het Utrecht Science Park. Dit hoogwaardig verbindt openbaar vervoer vindt echter (nog) niet plaatst in de latere avonduren. Aanvullend hierop rijden maar liefst vijf buslijnen door het gebied, waarvan de lijnen 6, 8, 29, 41 (U-Link) en 47 station Vaartsche Rijn aandoen. Buslijn 2 vormt in één richting een verbinding tussen het Museumkwartier, het Ledig Erf en station Utrecht Centraal.



Figuur *14 openbaar vervoer in Utrecht Zuid (alleen verbindingen i.r.t. de Zuidpoort (Legenda: trein, HOV (tram en bus), ontsluitend OV)*

Zowel de trein (sprinters) als tram maken gebruik van vrij liggende infrastructuur die boven het maaiveld ligt. Busverkeer van zowel verbindende als ontsluitende lijnen rijdt op maaiveld door de openbare ruimte.
Omdat in de A-zone de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte hoge prioriteit heeft, is eigen infrastructuur en prioriteit voor de bus niet overal mogelijk. De afname van ander gemotoriseerd verkeer in en rond de Zuidpoort maakt echter dat doorstroming, ondanks gemengd gebruik van infrastructuur, juist zal verbeteren. Ook de toegankelijkheid van haltes verbetert door ‘minder autoverkeer’, dat per saldo resulteert in een verbetering van openbaar vervoer in en om de Zuidpoort.
Voor een verdere verbetering van de leefbaarheid is het wel wenselijk te bekijken of en, zo ja, hoe op termijn het aantal grotere bussen, zoals extra lange en gelede bussen, beperkt kan worden.
Daarnaast is er de sterke behoefte om de bediening door buslijn 2 te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door deze buslijn, in beide richtingen, via station Vaartsche Rijn te gaan laten rijden. Ook verbeteringen in de frequentie kunnen bijdragen aan een betere ontsluiting van buurten als de zuidelijke Binnenstad (met o.a. het Museumkwartier) en Hooch Boulandt. De wensen om een betere ontsluiting van juist deze buurten en betere verknoping met station Vaartsche Rijn kwamen ook heel duidelijk uit de participatie naar voren. Bij deze aangepaste route van buslijn 2 is er ter hoogte van de knip Ledig Erf ook geen ruimtelijke reservering nodig voor de bus. Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit voor lopen, verblijven en fietsen op dit deel van het Ledig Erf.

De herinrichting rondom station Vaartsche Rijn biedt mogelijkheden om het OV, de fiets en voetganger beter met elkaar te verknopen en het OV op deze plek beter bereikbaar en aantrekkelijk te maken. Lees meer hierover in het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort.



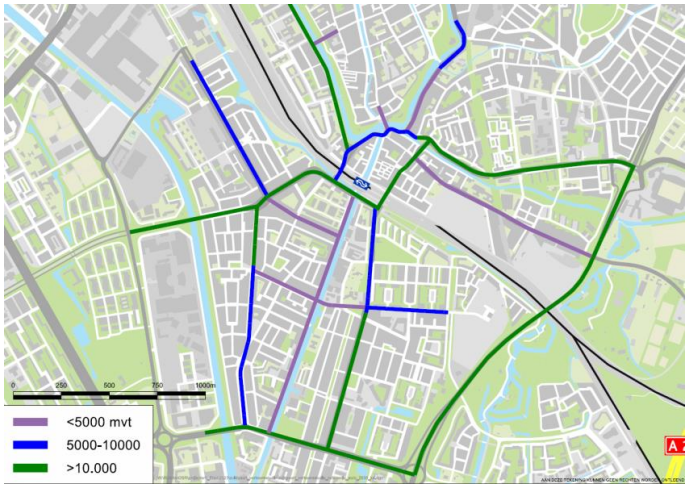
Figuur 15 Mogelijke structuur openbaar vervoer in Utrecht Zuid (alleen verbindingen i.r.t. de Zuidpoort)

4.2 Stapsgewijze analyse en inzet van maatregelen

4.2.1 Basis Knip Ledig Erf conform Coalitieakkoord

Onderbouwing en doel maatregel
Uitgangpunt voor deze studie is de knip op het Ledig Erf zoals opgenomen in het coalitieakkoord van 2022. Aanvullende maatregelen worden bepaald naar aanleiding van verkeerskundige effecten van deze ingreep afgewogen tegenover de ambities vanuit de RSU/Mobiliteitsplan, de wensen voor de Zuidpoort en uit de participatie. Belangrijk middel om dit doel te bereiken is het weren van doorgaand gebiedsvreemd autoverkeer in de Zuidpoort en directe omgeving.
In elke hieronder volgende stap wordt een maatregel geïntroduceerd en geanalyseerd. In de volgende stappen worden telkens aanvullende maatregelen benoemd en geanalyseerd tot er acceptabel beeld ontstaat.

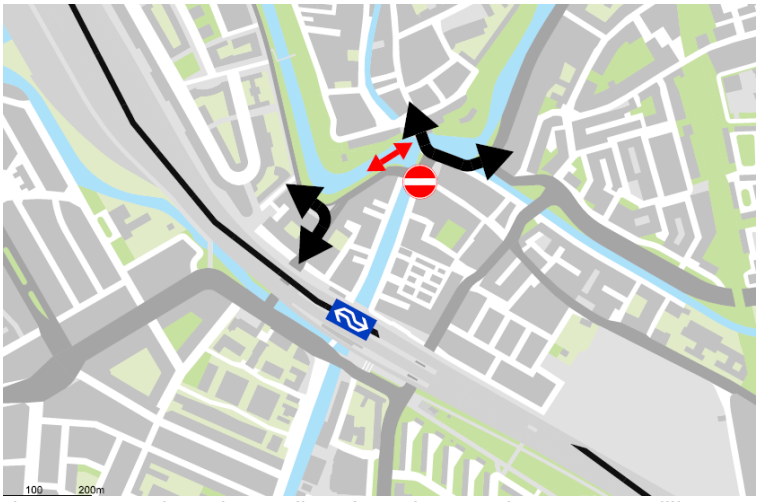
Uit analyses van onder andere herkomst-bestemmingsmetingen blijkt dat het gebiedsvreemde verkeer in de Zuidpoort ongeveer 25-35% bedraagt van het totale verkeer. Dit is verkeer dat de Zuidpoort doorkruist en geen bestemming heeft in de Zuidpoort



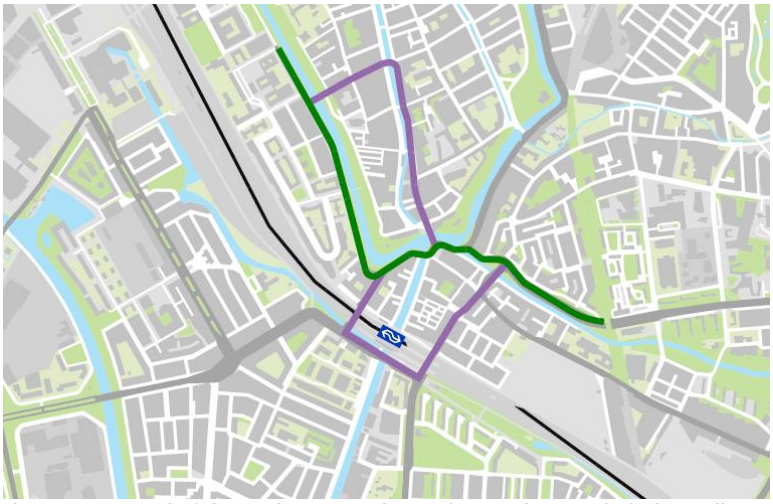
Figuur 16 autonome situatie 2030 met aantal motorvoertuigen in klasse tot 5.000, tot 7.500, meer dan 10.000 auto's per dag

4.2.2 Stap 1: Uitgangpunt coalitieakkoord: Knip Ledig Erf

Alleen de **knip op het Ledig Erf** (tussen de Tolsteegbrug en de Westerkade in), geeft het volgende beeld:



Figuur 1716 Knip op het Ledig Erf, rood: route niet meer mogelijk voor autoverkeer, zwart: mogelijke route



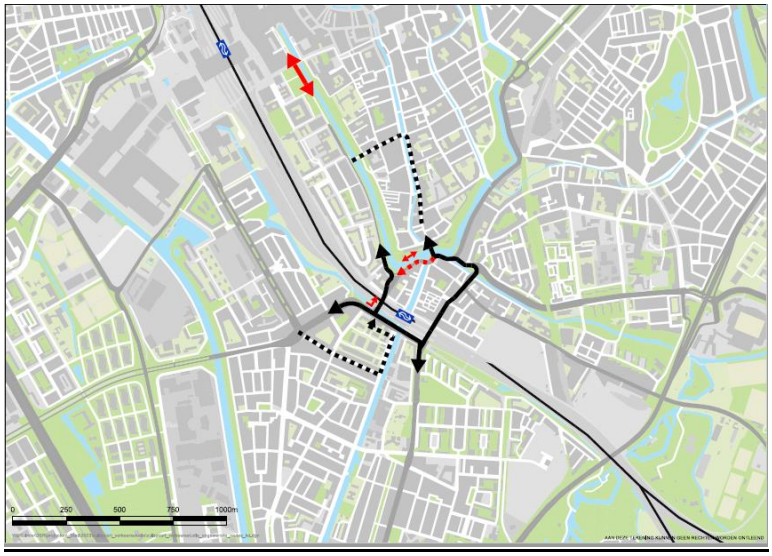
Figuur 18 Verschuivingen in autoverkeer als gevolg van de knip Ledig Erf t.o.v. de autonome situatie. Groen is afname/paars is toename

Analyse gevolgen maatregel in verkeersmodel stap1 met het verkeersmodel
Op bovenstaande afbeeldingen is te zien dat bij een knip op het Ledig Erf het verkeer op o.a. het Ledig Erf afneemt. Op de Krommerijnbrug is bijvoorbeeld een afname van 40% te zien. Dit verkeer gaat nu rondom de Zuidpoort rijden. Voor een deel is dit bestemmingsverkeer, maar ook een aanzienlijk deel betreft doorgaand verkeer wat geen bestemming heeft in de Zuidpoort. Zonder aanvullende maatregelen leidt deze maatregel vooral tot een toename op de Albatrosstraat, de Vondellaan/Baden Powellweg en Bleekstraat. Dit zijn tussen de 1500 en 2000 auto's die om het Ledig Erf heen rijden, dit is ongeveer 15-20% toename op deze wegen. Tussen de Catharijnesingel en de Tolsteegsingel (Kromme Rijnbrug) is een verschuiving van autoverkeer te zien.

Een ander gevolg van de knip is dat de Bleekstraat – Catharijnesingel-Zuid vanuit de Balijelaan voor autoverkeer niet meer goed bereikbaar is. Momenteel is dat al een lastige verbinding omdat linksafslaan van de Vondellaan naar de Bleekstraat nu verboden is. Dit verkeer moet via de Albatrosstraat en het Ledig Erf rijden of kan rijden door de Croesestraat/Jutfaseweg.

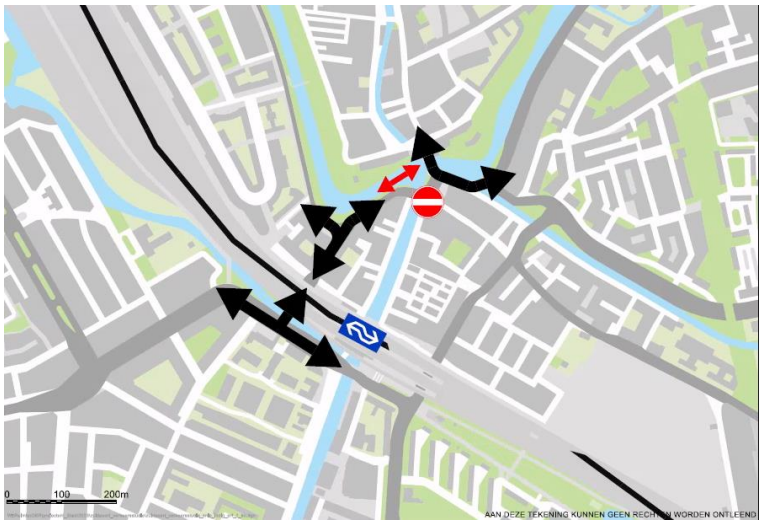
Door de combinatie met de knip is de bereikbaarheid dan onvoldoende
Daarom is de basismaatregel van een knip op het Ledig Erf in het model aangevuld met stap 1a, het toestaan van linksafslaand verkeer van de Vondellaan naar de Bleekstraat.
Conclusie stap 1: Alleen de knip Ledig Erf, zorgt voor een toename van autoverkeer en verslechterde doorstroming op de route via de Albatrosstraat, de Vondellaan/Baden Powellweg en Bleekstraat. Ook wordt de binnenstad niet goed bereikbaar door het huidige afslag verbod op de Vondellaan naar de Bleekstraat.
In stap 1a wordt hier een aanvullende maatregel voor voorgesteld.
Stap 1a: Linksaf Vondellaan-Bleekstraat noodzakelijk voor bereikbaarheid Catharijnesingel

Onderbouwing en doel maatregel
De route naar de Catharijnesingel/Hooch Boulandt via het Ledig Erf wordt onmogelijk door de knip en de route via het verblijfsgebied Croesestraat/Jutfaseweg is ongewenst. Daarom is de basismaatregel van een knip op het Ledig Erf in het model aangevuld met het toestaan van linksafslaand verkeer van de Vondellaan naar de Bleekstraat.



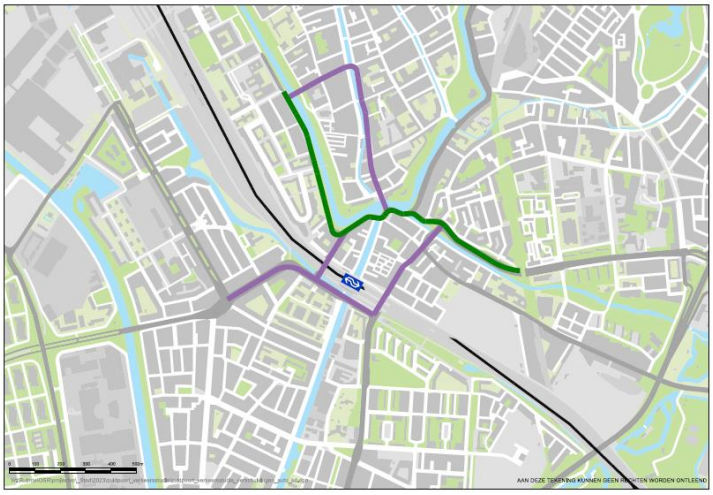
Figuur 19 Ongewenste routes (in stippellijn) naar de Catharijnesingel met knip Ledig Erf met huidig linksafverbod op de Vondellaan naar de Bleekstraat

Maatregel: toevoegen van linksafslaan naar de Bleekstraat aan stap 1: knip Ledig Erf



Figuur 20 knip Ledig Erf en toestaan Linksaf van Vondellaan naar Bleekstraat

Met invoering van zowel stap 1 als stap 1a in het verkeersmodel zijn op de volgende wegen zijn de volgende effecten te zien:



Figuur 21 verschuivingen in autoverkeer als gevolg de knip Ledig Erf en het toestaan van linksafslaand verkeer t.o.v. de autonome situatie. Groen is afname, paars is toename. (stap 1)

Effecten op Albatrosstraat, de Vondellaan/Baden Powellweg zijn ongeveer gelijk aan de vorige variant. Dit geldt ook voor de afnames op de Tolsteegsingel en de Catharijnesingel.
Door het openstellen van de linksaffer (stap 1a) wordt de Bleekstraat 30% drukker (ongeveer 2500 auto's extra per etmaal ten opzichte van de autonome situatie). Ook neemt (sluip)verkeer door de Croesestraat en Jutfaseweg hierdoor af (500 à 1000 auto's afname, dat is 20-50%).
Ook neemt het verkeer door de binnenstad toe, zie duiding hieronder en bij hoofdstuk 4.2.8.

Gevolgen van de toe- en afnames:
Doordat de Albatrosstraat, de Vondellaan/Baden Powellweg drukker worden, wordt de oversteekbaarheid van deze wegen niet beter. Bovendien kunnen deze wegen de hoeveelheid verkeer niet verwerken wat leidt tot een slechtere doorstroming. Ook het toestaan van meer rijrichtingen dan nu op de Vondellaan compliceert de verkeerssituatie. Hierdoor komt ook de busdoorstroming verder in het gedrang. Verder is het noodzakelijk de kruising Vondellaan-Dichtersbaan volledig met de verkeerlichten te regelen. Dit veroorzaakt een keten aan verkeerslichten geregelde kruisingen, die in de praktijk leidt tot een complexe verkeerssituatie met lange wachttijden voor alle verkeersdeelnemers. Bovendien ontstaan er lange wachtrijen die weer terugslaan op de kruisingen ervoor.

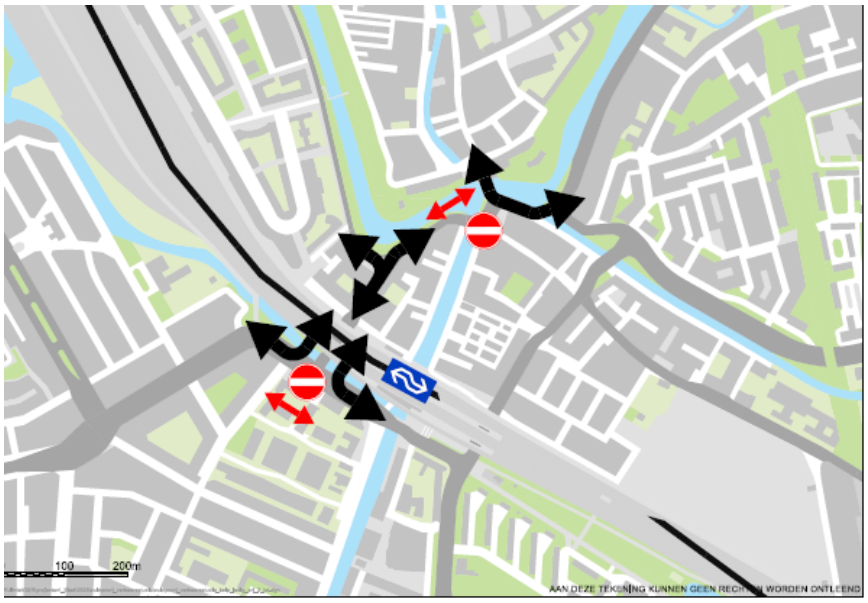
Inschatting sluipverkeer door de binnenstad
Autoverkeer vanuit de Venuslaan richting de Catharijnesingel en Hooch Boulandt kan in de huidige situatie via het Ledig Erf rijden. Bij een knip Ledig Erf kan dit niet meer. Dit verkeer heeft mogelijk twee nieuwe routes.
De gewenste route is via de Albatrosstraat-Baden Powellweg-Vondellaan-Bleekstraat. Deze weg zal daar ook voor ingericht worden. Het risico bestaat echter ook dat auto's via de binnenstad gaan rijden. In het model is na doorvoering van stap 1 en 1a ook een toename via de Tolsteegbrug te zien. Deze toename wordt deels verklaard doordat automobilisten met een bestemming in de binnenstad door de ingreep op het Ledig Erf een andere route de binnenstad in kiezen. Daarom beschouwen dit niet als sluipverkeer. Meer verkeer dat via de Tolsteegbrug naar de Catharijnesingel rijdt is echter ongewenst en wordt in deze studie wel benoemd als sluipverkeer.
In de paragraaf 2.4.8 bij het complete pakket aan maatregelen wordt nader ingegaan op het mogelijk risico van extra verkeer door de binnenstad.

Conclusie:
Het autovrijmaken van het Ledig Erf levert ter plaatse grote winst op voor het waarmaken van de brede ambities in de directe omgeving van de binnenstad. Voor de bereikbaarheid van de Catharijnesingel is het noodzakelijk dat het huidige linksafverbod van de Vondellaan naar de Bleekstraat wordt opgeheven.
Naast bestemmingsverkeer, verplaatst ook doorgaand ***verkeer zich naar de route eromheen via de Albatrosstraat/Vondellaan/Baden Powellweg. Dit zorgt door verschillende redenen voor een verslechterde doorstroming op deze route voor zowel openbaar vervoer als fietsers. Ook betekent dit een verslechtering van de oversteekbaarheid van deze wegen en daarmee een verslechtering van de wandelroute binnenstad-Ledig Erf- station Vaartsche Rijn en Rotsoord. De ambities voor minder doorgaand verkeer door de Zuidpoort alsook de ruimtelijk ambities worden hierdoor niet gehaald. Daarom zijn aanvullende maatregelen onderzocht om het doorgaande verkeer in de Zuidpoort verder te weren en hierdoor de verkeersbelasting te verlagen.***

4.2.3 Stap 2: Maatregelen Vondellaan

Onderbouwing en doel maatregel
De verkeerskundige en ruimtelijke effecten op de route Vondellaan-Albatrosstraat in stap 1 en 1a (knip op het Ledig Erf en linksaf Vondellaan-Bleekstraat toestaan) dragen niet bij aan het doel van het weren van doorgaand verkeer uit de Zuidpoort, maar wel om de Bleekstraat en Catharijnesingel bereikbaar te houden voor verkeer vanuit het westen en zuiden.

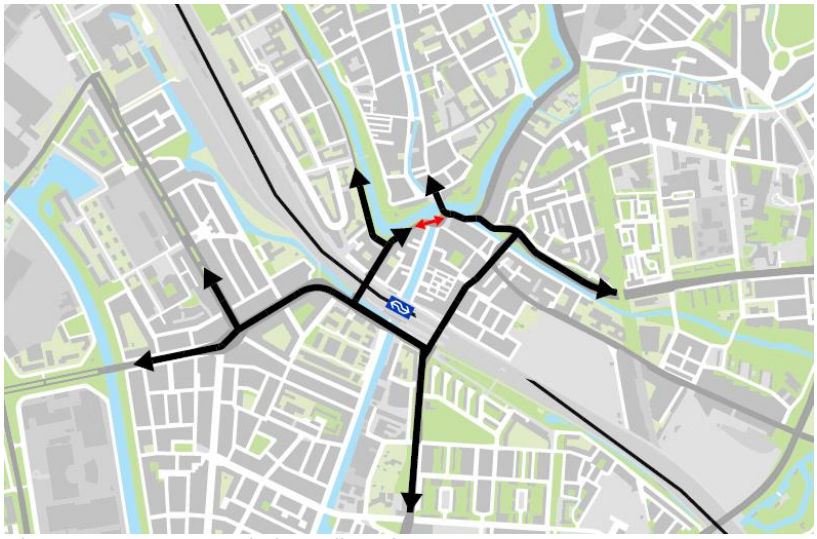
Om te zorgen voor een goede lokale bereikbaarheid en het voorkomen van oost-westverkeer door de stad (tussen de Rubenlaan en de Balijelaan en verder), is de volgende maatregel bedacht om doorgaande verkeer te weren: **Autoverkeer op de Vondellaan in beide richtingen verplicht af laten slaan naar de Bleekstraat.**
Automobilisten tussen de Venuslaan en de Balijelaan moeten hierdoor een andere route kiezen. De Bleekstraat en Catharijnesingel die door de knip Catharijnesingel niet meer vanuit het noorden (via Daalsesingel) te bereiken zijn, zijn aan de zuidkant dan nog vanuit alle richtingen te benaderen.



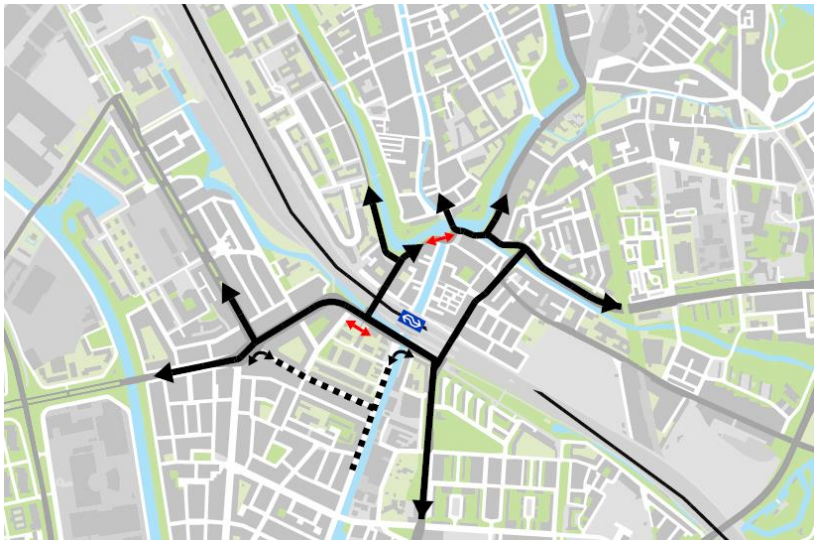
Figuur 22 Knip Ledig Erf, afslaggebod Vondellaan

Aanvullende maatregelen in deze stap ter voorkoming van sluipverkeer via de Jutfaseweg:
Door een linksaf-gebod Vondellaan-Bleekstraat ontstaat er vanaf de Balijelaan een aantrekkelijke sluiproute via de Croesestraat en Jutfaseweg (en v.v.)

Daarom wordt in deze variant de **Jutfaseweg (in beide richtingen) voor autoverkeer afgekoppeld** van de Vondellaan. Het stuk van de Jutfaseweg ten noorden van de Croesestraat wordt hierdoor doodlopend, behalve voor fietsers.

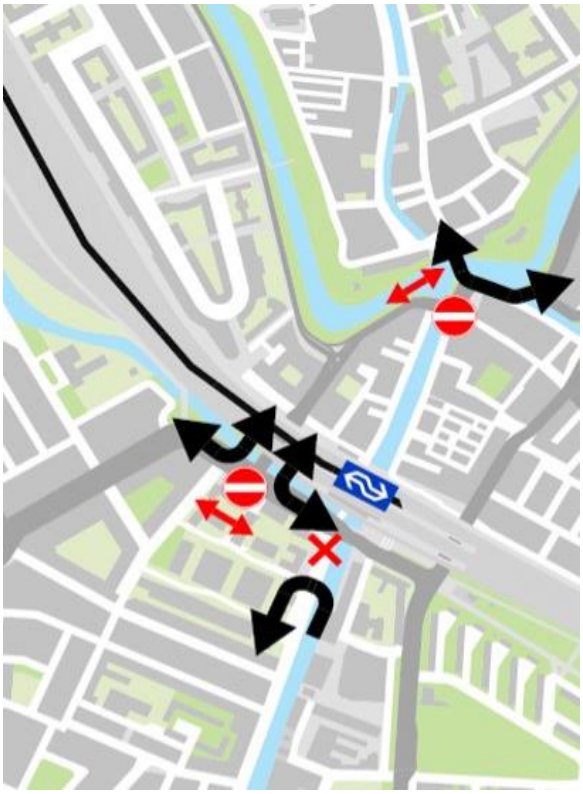


Figuur 23 17route met knip Ledig Erf



Figuur 24 routes met knip Ledig Erf en maatregelen Vondellaan

Maatregel: **verplicht afslaan van de Vondellaan naar de Bleekstraat voor autoverkeer en afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan, toegevoegd aan stap 1 en 1a: knip Ledig Erf + linksafslaan naar de Bleekstraat toegestaan**



Figuur 25 Knip Ledig Erf, afslaggebod Vondellaan en afkoppelen Jutfaseweg

Analyse gevolgen maatregelen van stap 2 in verkeersmodel
Het verkeermodel laat zien dat door deze maatregelen het verkeer op Vondellaan-Baden Powellweg afneemt met 50% (ongeveer 6500 auto's). Het verkeer op de Albatrosstraat neemt af met ongeveer 10%. Ook op de toeleidende routes naar de Venuslaan en de Balijelaan neemt het verkeer af met 25% resp 10% (3500-1300 auto's).
In de Bleekstraat is de toename bijna 60% (4700 mvt), hier bestaat het risico dat verkeer de Bleekstraat gebruikt om te keren om toch via oost naar west en vv. te rijden in dit gebied.
Op de Rijnlaan (noordelijk deel) en de Waalstraat-Diamantweg rijden ongeveer 2500 auto's extra (50 resp 90%). Ook de Jutfaseweg tussen de Croesestraat en de Waalstraat wordt drukker (1400 auto's meer, 35%). Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat verkeer dat nu via de Jutfaseweg naar de Vondellaan rijdt via de Diamantweg gaat rijden. Ook op het zuidelijk deel van de Rijnlaan is een toename van het verkeer te zien.
Het extra verkeer over de Tolsteegbrug is in deze stap veel kleiner dan bij stap 1 en 1a, dit komt omdat de doorstroming op de route om de Zuidpoort sterk verbetert door de afname van autoverkeer op deze route. Deze route wordt daarmee dus aantrekkelijker om naar de Catharijnesingel te rijden.



Figuur 26 Effecten van knip Ledig Erf, verplicht afslaan op kruising Vondellaan-Bleekstraat en afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan tov de autonome situatie. Groen is afname, paars is toename (stap 2)

Gevolgen van de toe- en afnames:

Binnen de Zuidpoort
Binnen de Zuidpoort betekent dit, naast de effecten die we al zagen bij de knip op het Ledig Erf, het volgende:
Door de positieve verkeerseffecten op het stuk Catharijnesingel-Ledig Erf-Tolsteegsingel, Abstederdijk en op Vondellaan/Baden Powellweg zijn ambities hier haalbaar.
Op de Albatrosstraat is ook een daling te zien. Een grote daling van de auto-intensiteiten is niet mogelijk, hierdoor zijn grote wijzigingen in het profiel niet haalbaar.
Op de Baden Powellweg-Vondellaan is wel een forse afname te zien. Dit leidt tot verbeteringen in de doorstroming van het OV en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer in combinatie met verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.
Wachtrijen zullen in de toekomstige situatie veel minder optreden omdat doorgaand verkeer oost-west hier verdwijnt. Kans op terugslag van een wachtrij tot in de Albatrosstraat neemt af waardoor ook in deze straat de leefbaarheid toeneemt. Door afkoppeling van de Jutfaseweg van de Vondellaan zijn er minder opstelstroken nodig en kunnen de verkeerslichten op deze kruising verdwijnen. Fietsers en voetgangers kunnen hierdoor eenvoudiger en vlotter oversteken. Ook de oversteek bij Oosterkade/de Helling (hier staan nu ook geen verkeerslichten) zal eenvoudiger worden doordat er minder verkeer rijdt.
De toename van verkeer op de Bleekstraat is groter dan in stap 1. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de verschuiving van verkeer van het Ledig Erf naar de Bleekstraat. Ook het sluipverkeer door de binnenstad dat in stap 1 te zien was, gaat via de Bleekstraat rijden omdat die route door het afslaggebod beter doorstroomt. Ook rijdt door het afslaggebod vanuit het westen verkeer naar de zuidelijke binnenstad niet meer via de Twijnstraat maar via de Catharijnesingel. De totale hoeveelheid autoverkeer naar de binnenstad neemt niet toe. Het verkeer bij de Balijelaan laat een beperkte verbetering zien, met name op de tak Vondellaan.
Sluipverkeer door de binnenstad is dus minder groot dan in stap 1 vanwege de verminderde drukte en verbeteringen op de route eromheen.

Doorstroming op kruisingen in Zuidpoort:

VRI: kruising Dichtersbaan moet geheel met verkeerslichten geregeld worden (nu is auto richting Bleekstraat en bus vanaf Dichtersbaan niet geregeld).
De volgende verkeerslichten kunnen verdwijnen: Tolsteegbrug-Ledig Erf, Tolsteegsingel-Abstederdijk en Jutfaseweg-Vondellaan. Doel is ook de kruising Bleekstraat-Catharijnesingel op grote delen van dag ongeregeld te laten In welke mate dit kan moet blijken bij de uitwerking. Op de kruising Bleekstraat-Catharijnesingel hoeven voetgangers en fietsers minder lang te wachten op groen licht doordat de cyclustijd afneemt (bijna geen auto's meer vanaf Catharijnesingel richting Ledig Erf). Hetzelfde geldt op de Abstederdijk voor de fiets- en voetgangersoversteek vanuit Sterrenwijk.

Uitstraling naar buiten
Er is een toename van het verkeer op de route om de Zuidpoort heen, namelijk op Rijnlaan-Waalstraat-Briljantlaan. Dit is ongewenst (zie volgende stap).

Conclusie:
Het toevoegen van een afslaggebod op de kruising Bleekstraat-Vondellaan heeft sterk positieve effecten in de Zuidpoort. Er is echter een ongewenste toename op de route om de Zuidpoort heen via de Rijnlaan-Waalstraat-Briljantlaan. In de volgende stap wordt hier een aanvullende maatregel voorgesteld.

4.2.4 Stap 3: mitigeren negatieve effecten op de route via de Waalstraat

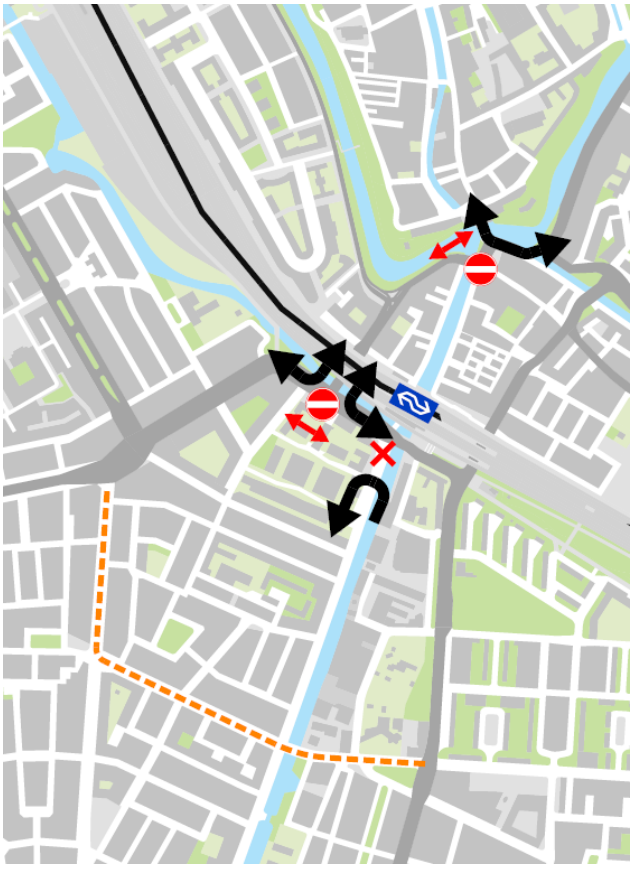
De uitstraling van autoverkeer naar **Rijnlaan/Waalstraat/Briljantlaan** is ongewenst, dit zijn grotendeels wegen die (ook beleidsmatig) niet bedoeld zijn om veel verkeer te verwerken. Ook zijn de Waalstraat en de Rijnlaan belangrijke schakels in het fietsnetwerk. Door realisatie van de Merwedekanaalzone en de nieuwe fietsbruggen over het Merwedekanaal neemt het aantal fietsers op deze route flink toe.
Om autoverkeer in ieder geval niet te laten groeien zijn extra maatregelen noodzakelijk.

Herinrichting Waalstraat / Rijnlaan/ Briljantlaan
Door deze wegen in te richten als 30km-straten met daarbij veel ruimte voor de fietser en minder voor de auto in combinatie met snelheidsremmende maatregelen wordt de route minder aantrekkelijk voor met name het doorgaande autoverkeer. . Het streven is om op de Waalstraat-Diamantweg geen (grote) groei van het autoverkeer te laten plaatsvinden.

Doseren autoverkeer vanaf Venuslaan: Door een linksaf-gebod Vondellaan-Bleekstraat ontstaat er vanaf de Balijelaan een aantrekkelijke sluiproute via de Croesestraat en Jutfaseweg (en v.v.)

Door kort groen te blijven geven aan autoverkeer vanaf Venuslaan richting Albatrosstraat kan de sluiproute via Briljantlaan/Waalstraat/Rijnlaan worden ontmoedigd. Kort groen zorgt ook voor minder lange wachttijden voor kruisend OV en langzaam verkeer. Dit is ook al in het verkeersmodel opgenomen.

Maatregel: herinrichting Rijnlaan Noord / Waalstraat / Diamantweg en doseren autoverkeer Venuslaan bovenop stap 2: verplicht afslaan van de Vondellaan naar de Bleekstraat voor autoverkeer en afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan, toegevoegd aan stap 1a knip Ledig Erf.



Figuur 27 Knip Ledig Erf, afslaggebod Bleekstraat, afkoppelen Jutfaseweg en herinrichting Waalstraat-Diamantweg

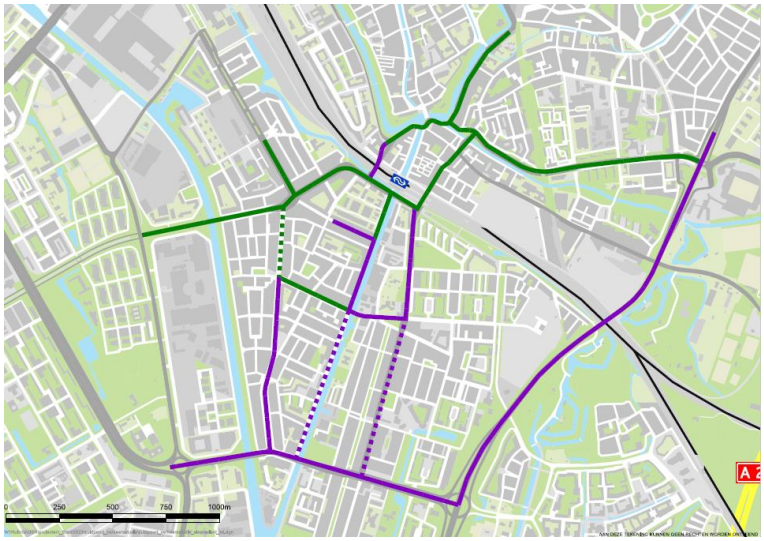
Effecten stap 3
Hier is te zien dat maatregelen die deze route minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer ervoor zorgen dat het autoverkeer niet groeit en zelfs af kan nemen. Door de gevoeligheid van de routes is het reëel om uit te gaan van 0-groei op de Waalstraat-Diamantweg en zal het precieze effect gemonitord moeten worden. Met name het verkeer dat naar de Vondellaan rijdt via de Jutfaseweg, gaat via de Diamantweg rijden.
Op de Rijnlaan-noord is kleine afname (vrijwel gelijk). Op de Rijnlaan-zuid is een toename te zien naar ongeveer 10.000 mvt. In het model is geen rekening gehouden met aanvullende maatregelen op de Rijnlaan-zuid. De lange termijn ambities voor de Rijnlaan zijn gericht op minder verkeer, hiervoor zijn andere (beleids)maatregelen nodig.

Op de Jutfaseweg-zuid is een groei te zien van ongeveer 500 auto's (24%) tot 2030. Hoewel groei in principe ongewenst is, is dit verkeerskundig een aantal dat prima past bij een inrichting als fietsstraat met een 30 km/uur regime. Bij de herinrichting van de Jutfaseweg wordt rekening gehouden met de benodigde mitigerende maatregel voor deze groei.

Ook in deze variant gaat een deel van het autoverkeer verder naar buiten. Er is een toename te zien op de route Socrateslaan-Goylaan-Waterlinieweg. In paragraaf 3.2.6 wordt ingegaan op deze toename.

Omgeving Balijeplein
Op alle takken van het Balijeplein neemt het autoverkeer af behalve op de Rijnlaan en de Croesestraat. De Croesestraat kent een beperkte toename die voor het Balijeplein niet significant is.

Op de Rijnlaan-noord is in het model een beperkte afname te zien, op de Balijelaan neemt het autoverkeer af met meer dan 2.500 auto's en op de tak van de Vondellaan halveert het verkeer globaal (reductie van 6000 ten opzichte van de autonome situatie 2030). Ook op de Croeselaan is een lichte daling te zien van ongeveer 1000 auto's.
Het Balijeplein kan met de huidige hoeveelheden verkeer al beter ingericht worden vooral gericht op het oplossen van een aantal knelpunten en het verbeteren van de verblijfsruimte. Met een verdere daling van het aantal auto's kan dit nog beter worden. De wegen die uitkomen op het Balijeplein hebben echter veelal ook op de lange termijn een functie voor de autobereikbaarheid van de Dichterswijk en de Rivierenwijk maar ook de omgeving van de Catharijnesingel Zuid. Zeker op korte termijn houden we rekening met deze functie.



Figuur 28 Toe- en afnames tov de autonome situatie inclusief de aanvullende maatregelen op de Rijnlaan-Noord Waalstraat-Diamantweg (stap 3)

Conclusie: De combinatie van maatregelen uit de stappen 1 t/m 3 leidt op veel plekken tot de gewenst effecten. Hieronder wordt nader ingegaan op wegen waar mogelijk toenames van verkeer te zien zijn, wat de impact is en hoe hiermee kan worden omgegaan.
Zoals in werkwijze beschreven is in de stappen 1-3 alleen uitgegaan van veranderende routes van automobilisten als gevolg van verkeerskundige ingrepen. Maatregelen hebben echter ook invloed op het reisgedrag van mensen. Hierdoor zullen de toenames van autoverkeer minder hoog uitvallen dan toe nu toe beschreven. Dit wordt beschreven in hoofdstuk 4.2.7

4.2.5 Mogelijke effecten op de Gansstraat

Uit de analyses blijkt dat er druk ontstaat op de route oost-west via de Albatrosstraat-Briljantlaan-Waalstraat-Rijnlaan.
Het doseren van het verkeer vanaf de Venuslaan (richting Albatrosstraat) zorgt voor een risico dat verkeer hierdoor gaat omrijden via de Gansstraat.
Een mogelijke oplossing hiervoor is het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Gansstraat. Dit voorkomt sluipen door de Gansstraat naar het westen.



Figuur 29 Mogelijke sluiproute via de Gansstraat

Bijkomend voordeel is dat de kruising Gansstraat-Albatrosstraat eenvoudiger wordt en de verkeerslichten veel vaker dan nu uitgeschakeld kunnen worden wat goed is voor de doorstroming van de fietser in de Gansstraat en ook tot minder wachtrijen op de Albatrosstraat leidt.

Conclusie Gansstraat.
Er is een kans op sluipverkeer door de Gansstraat om de dosering Venuslaan te ontwijken. Het model laat dit vooralsnog niet zien. In eerste instantie lijkt deze maatregel daarom niet noodzakelijk en kan daarom als optie worden meegenomen, wel is monitoring van de situatie noodzakelijk.

4.2.6 Nadere analyse doorstroming op Goylaan/Socrateslaan

Op de route Socrateslaan/'t Goylaan is een toename te zien van autoverkeer.
Voor de herinrichting van de Socrateslaan (gereed in 2024) is een dynamisch verkeersmodel (VISSIM) een nadere analyse uitgevoerd voor beoordeling van de doorstroming na realisatie.. Het Vissim-model houdt gedetailleerder rekening met interactie tussen individuele verkeersdeelnemers zoals overstekende voetgangers, fietsers en voertuigen.
Daarnaast zijn de verkeersregelingen, wachtrijen en de indeling van de weg ook in het Vissim-model opgenomen zodat een zo naar waarheid getrouwe situatie wordt gesimuleerd en geanalyseerd kan worden of en indien ja waar er wachtrijen ontstaan.

Deze analyse is ook uitgevoerd met de effecten van de maatregelen uit stap 1-3 van deze studie.
De analyse is uitgevoerd voor de ochtend- en avondspits met en zonder de verkeersinvloeden van project Zuidpoort.

Autonome situatie
't Goyplein. Op de Europalaan-zuid richting het noorden en rondom het Europaplein kan het verkeer in het model niet goed meer verwerkt worden. De prognosecijfers 2030 tonen aan dat een aanpassing aan Europaplein noodzakelijk is om de gebieden rondom 't Goylaan en Socrateslaan op drukke momenten leefbaar, goed oversteekbaar en verkeersveilig te houden en verkeer veilig en vlot af te wikkelen.

De gebieden rondom 't Goylaan, Socrateslaan en Europalaan-noord hebben in de ochtend- en avondspits incidenteel congestie. Doordat verkeer geclusterd vanaf 't Goyplein het gebied binnen rijdt en overal voorrangssituaties zijn, is dit nadelig voor de afwikkeling van zijrichtingen waardoor doseerlichten veelvuldig moeten ondersteunen. Dit leidt tot een te drukke situatie. Buiten de spitsen zijn geen problemen in de simulaties waargenomen.

De analyses zijn uitgevoerd zonder toepassing van het dynamisch verkeersmanagementsysteem (DVM). Al in de autonome situatie toont het Vissim-model aan dat het nodig en ook mogelijk is om met een DVM-systeem de gebieden rondom 't Goylaan, en de Socrateslaan, inclusief de Europalaan Noord en de afritten van de Waterlinieweg, leefbaar te houden. Met name aan de kant van het Europaplein is de ondersteunende ruimte die DVM kan geven beperkt omdat het Europaplein zwaar belast is.

Situatie met Zuidpoort
Met het Vissim-model zijn ook de ochtend- en avondspits inclusief de effecten van project Zuidpoort gesimuleerd. Er is een toename van verkeersbewegingen omdat verkeer dat nu door de Zuidpoort rijdt gedeeltelijk naar buiten wordt gedrukt of hiervoor kiest. Vooral op kruispuntniveau veranderen de verkeersbewegingen. De prognose laat bijvoorbeeld zien dat er veel meer rechtsafslaand verkeer gaat komen vanuit de Constant Erzeijstraat richting Europaplein. Vanuit Europalaan-noord is de verkeersbeweging gegroeid richting Socrateslaan-'t Goylaan. Deze veranderende verkeersbewegingen zijn met aangepaste verkeerslichtenregelingen lokaal onder controle.
Wel ontstaat er op de route Socrateslaan-'t Goylaan of in de gebieden rondom 't Goylaan, Socrateslaan en de zijstraten vaker een wachtrij die alleen met ondersteuning van een DVM-systeem te beheersen is.

Conclusie:
Een DVM-systeem op 't Goylaan-Socrateslaan met beleidsmatige instroombeperking vanaf 't Goyplein is randvoorwaardelijk.
Tevens is duidelijk dat het Europaplein al in de autonome situatie een aanpassing nodig heeft. Samen met het DVM-systeem kan het verkeer ook van en naar de Europalaan goed geregeld worden,
Met deze aanpassingen kunnen de wachtrijen op de stadsboulevard én de zijwegen worden beperkt. Hiermee wordt ook in een situatie met maatregelen in de Zuidpoort de leefbaarheid en oversteekbaarheid op/rond 't Goylaan en Socrateslaan gewaarborgd.

4.2.7 Effecten eindvariant inclusief gedragseffecten

Routeverandering en gedragseffecten

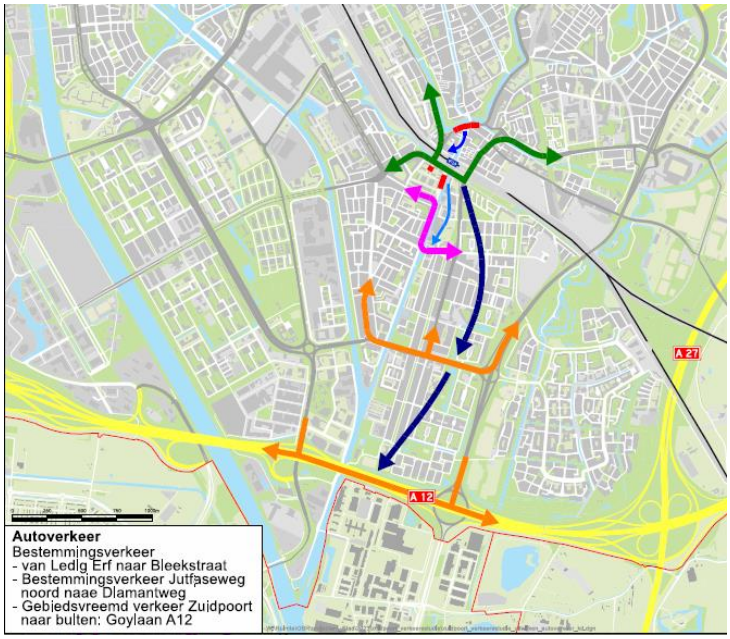
Bij het doorrekenen van verkeerseffecten met het model worden er twee soorten effecten doorgerekend: route verandering en gedragsverandering.
Routeverandering:
Omdat bepaalde routes aantrekkelijker of juist minder aantrekkelijk worden voor automobilisten leidt dit voor sommige verplaatsingen tot andere route. Sommige wegen worden drukker, de snelheid wordt lager en soms zijn bepaalde verkeersbewegingen niet meer mogelijk. Voor een deel van de weggebruikers is dan een nieuwe route concurrerend met of aantrekkelijker dan de oude route. Dit is zichtbaar in de verschuivingen van verkeersstromen in het model (en in de praktijk op straat).

In de vorige stappen zijn de verwachte effecten van maatregelen op de routekeuze in kaart gebracht. Omdat bepaalde routes aantrekkelijker of juist minder aantrekkelijk worden voor automobilisten kan dit op termijn leiden tot ander gedrag.

Gedragseffect
Doorgerekend met het model voor 2030
Door veranderingen in het wegennet, het OV-netwerk of het fiets- en voetgangersnetwerk vinden ook verschuivingen plaats in het verplaatsingsgedrag van mensen. Soms wordt een fietsroute, het openbaar vervoer of combinatie hiervan aantrekkelijker dan de route met de auto. Dit effect kan ook andersom zijn, meer wegen trekken immers ook meer auto's aan.
Daarnaast kiest men mogelijk om op andere tijdstippen te reizen of maken ze de reis niet.

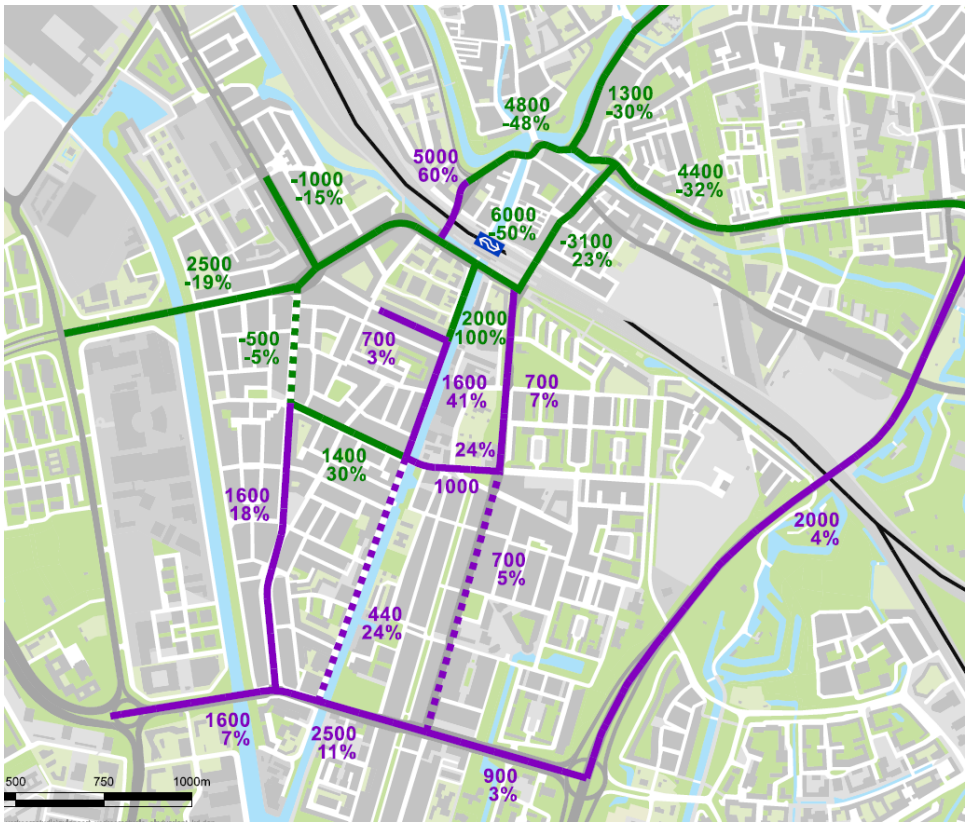
Dit gedragseffect is voor de eindvariant in de orde van grootte is van enkele honderden tot duizend auto's per dag minder (bovenop de routekeuze-effecten). Op wegen in de Zuidpoort kan het verschil 10% zijn terwijl op de wegen verder naar buiten het vaak kleiner is, in de orde grootte tot 5%.

<u>Eindvariant met gedragseffect</u>
De eindvariant bevat de maatregelen (tot en met stap 3): knip Ledig Erf, linksafslaan naar de Beekstraat toegestaan, herinrichting Rijnlaan-noord – Waalsstraat – Diamantweg, verplicht afslaan van de Vondellaan naar de Bleekstraat voor autoverkeer en het afkoppelen Jutfaseweg van de Vondellaan en het effect op gedrag. In figuur 30 is te zien welke effecten op het verkeer dit op het gemotoriseerd verkeer heeft:
Verkeer in de Zuidpoort heeft een bestemming in de Zuidpoort of de binnenstad, verkeer uit de omgeving Ledig Erf verschuift deels naar buiten naar de Stadsboulevard/Waterlinieweg en de snelweg. Lokaal verkeer met bestemming Jutfaseweg Noord verschuift naar de route via de Diamantweg.
De blauwe pijlen geven de richting van de verschuiving aan, de roze en oranje geven de nieuwe routes aan.



Figuur 30 Effecten maatregelen Zuidpoort (van binnen naar buiten, stap 1 t/m 3)

Het model laat de volgende verschuivingen zien:



Figuur 31 eindvariant: groen: afnames tov autonome situatie, paars toenames (met routekeuze én vervoerswijzekeuze door model). De stippellijnen zijn beperkte toe -of afnames (kleiner dan of gelijk aan 5% of minder dan 500 à 700 auto's).

1 Ledig Erf en de Vondellaan/Baden Powellweg
Het Ledig Erf wordt autovrij en ter hoogte van de entree naar de binnenstad is afname is er sprake van 60% autoverkeer. Op de Vondellaan/Baden Powellweg is de afname 50%.

2 Doorgaande route oostwest door de Zuidpoort
Ook op de oostwest route tussen de Waterlinieweg en het Anne Frankplein/Van Zijstweg (Rubenslaan, Venuslaan Balijelaan en Croeselaan) zijn afnames van het autoverkeer te zien van 10 tot 30%.

3 Jutfaseweg-Diamantweg
Door de afkoppeling van de Jutfaseweg van de Vondellaan verdwijnen op de Jutfaseweg ter hoogte van het Vondelparc ongeveer 2000 auto's die gedeeltelijk terugkomen op de Diamantweg (minder dan 50%). Door de geplande uitvoering van de fietsstraat Jutfaseweg en ook de fietsvriendelijk 30km herinrichting van Diamantweg zijn deze wegen verkeerskundig goed en leefbaar in te richten.

4 Gebiedsvreemd verkeer van binnen naar buiten
Gebiedsvreemd verkeer door de Zuidpoort (tussen oost en west) verschuift deels richting de wegen die hier beleidsmatig voor bedoeld zijn: de stedelijke verbindingswegen. Met name zal een deel van het verkeer naar de route Waterlinieweg/Goylaan/Socrateslaan/Rijnlaan gaan rijden. Op de Rijnlaan is de toename toe te schrijven aan lokaal verkeer van de Rivierenwijk dat niet meer via de Zuidpoort gaat rijden.
Op de Tolsteegbrug, naar de binnenstad, is geen significant effect te zien.

De uitkomsten na de stappen 1-3 inclusief het gedragseffect uit het model zijn de formele input voor bijvoorbeeld milieuberekeningen. Het VRU 3.4 model is een worst-case model. Er zijn ontwikkelingen die ervoor zullen zorgen dat de uiteindelijke autobelasting in de stad lager uit zal vallen dan uit deze berekeningen blijkt. Daarom is hieronder een nadere analyse gemaakt die een meer reëel inzicht geeft in waar de ontwikkelingen naar toe zullen gaan. Beleidseffecten, trends en ontwikkelingen zijn niet opgenomen in het model VRU 3.4 voor 2030

Algemeen
Naast de (vastgestelde) ontwikkelingen die in het model zijn meegenomen, zijn er ook trends en ontwikkelingen die niet in de modelberekeningen zijn meegenomen.
Daarom is in deze studie ook een doorkijk gemaakt die (een meer realistisch inzicht) geeft in de verwachte effecten van het mobiliteitsbeleid.

Het model VRU 3.4 gaat uit van het economische WLO2-hoog scenario. In de WLO-scenario's worden groei van de bevolking en economische groei voorspelt. Het gebruikte WLO scenario gaat uit van de hoogst mogelijke economische en daarmee gepaard gaande verkeerskundige groei. Op zichzelf is dit scenario dus een worst case benadering voor de auto-cijfers van 2030.
Ook zien we in actuele trends op de Utrechtse wegen binnen de ring eerder een stagnatie van de intensiteiten dan een groei zoals het model voorspelt.

Bij beleid, trends en ontwikkelingen te denken aan bijvoorbeeld de verbetering van het openbaar vervoer, het invoeren van betaald parkeren in de stad en het verbeteren van fietsroutes. Ook wordt er steeds meer ingezet op deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Zo worden parkeerplaatsen opgeheven, wordt parkeren op afstand gestimuleerd, worden er steeds vaker afspraken gemaakt tussen werkgevers en werknemers over duurzaam reizen tussen huis en werk en wordt thuiswerken steeds meer gefaciliteerd.
Dat deze ontwikkelingen resultaat opleveren blijkt ook uit actuele monitoringscijfers. Ondanks de groei van de stad neemt het autoverkeer in het stedelijk gebied niet of nauwelijks toe. Ook neemt in de binnenstad het autobezit steeds verder af.
Met deze voorgenomen maatregelen en de huidige trends uit de monitoringscijfers geven de berekeningen uit het VRU-model een worst case situatie weer. Naast de maatregelen in de Zuidpoort laat het model namelijk nog wel een groei van het verkeer zien.
Ook is vaak in de praktijk te zien dat bij verandering in het wegennet meer autoverkeer verdwijnt dan op basis van modelberekeningen wordt ingeschat. Dit was bijvoorbeeld het geval op de Tolsteegsingel bij de herinrichting tot fietssingel. Een recenter voorbeeld hiervan is de Westelijke Stadsboulevard waar tijdens de aanleg minder autoverkeer reed dan werd ingeschat bij de modelberekening op basis van de ingeschatte hinder.
Bovendien heeft de raad in 2021 het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld.
Uit analyses die zijn uitgevoerd ten behoeve van het Mobiliteitsplan blijkt een afname van de automobiliteit binnen de ring van ongeveer 12%.
Ook is voor de Mobiliteitsstrategie 2040 (Uned) gerekend aan de mobiliteitsontwikkeling met nog verdergaande maatregelen. Hieruit komt zelfs een daling van de automobiliteit van 20-25%

Deze inzichten zijn gebruik om een meer reëel beeld te geven in de toekomst van de verkeersbelasting van het netwerk. Hiervoor is een onderscheid gemaakt voor binnen en buiten de Zuidpoort.

Beleidseffecten binnen de Zuidpoort

De beleidsmaatregelen rond de binnenstad betreffen o.a. verbetering in het fiets en OV-netwerk, parkeermaatregelen (zoals bijvoorbeeld het opheffen van de Springweggarage en het structureel opheffen van 50 parkeerplaatsen per jaar in de binnenstad) maar ook bijvoorbeeld lagere parkeernormen voor nieuwbouw en stimuleringsmaatregelen voor mobiliteitsmanagement. Veel nieuwe verkeersaantrekkende functies in de binnenstad worden niet verwacht dus de inzet is gericht op het verminderen van autoverkeer. Uit monitoringsgegevens neem het autobezit in de binnenstad reeds af.

Zeker rondom de binnenstad waar veel alternatieven voor de auto goed op orde zijn/komen en de bovenstaande maatregelen al op de rol staan, kan het effect een daling van het autoverkeer met zo'n 10-15% zijn. Op de Bleekstraat / Catharijnesingel kan dit bijvoorbeeld dan wel 2000 voertuigen minder zijn.

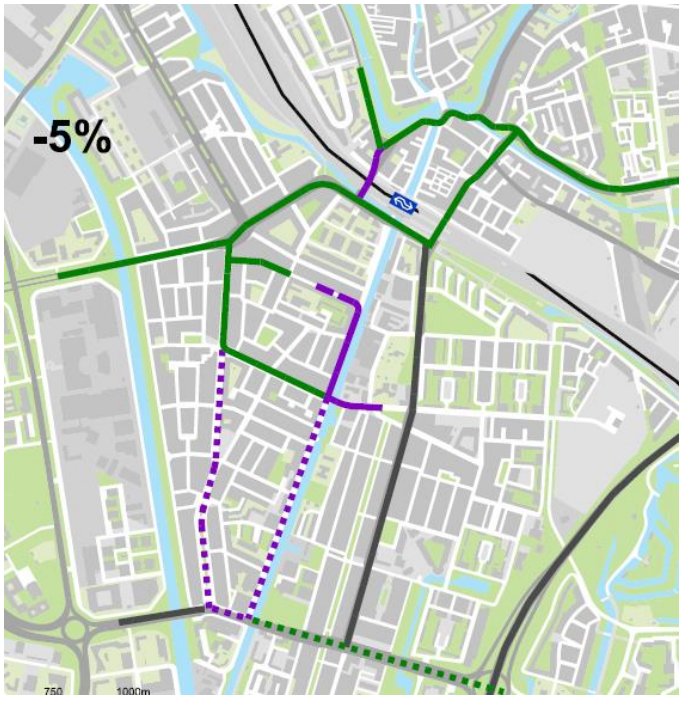
Beleidseffecten buiten de zuidpoort

Buiten de Zuidpoort hebben de maatregelen uit het mobiliteitsplan en de trends en ontwikkelingen ook een dempend effect op de groei van het verkeer en liggen de toekomstige verkeerscijfers waarschijnlijk lager dan het model nu aangeeft.

Zoals hierboven aangegeven ligt dit effect in het mobiliteitsplan rond de 12%. In de onderstaande analyse wordt inzicht gegeven van een voorzichtig percentage van 5% minder autoverkeer en een meer reële inschatting van 10%.

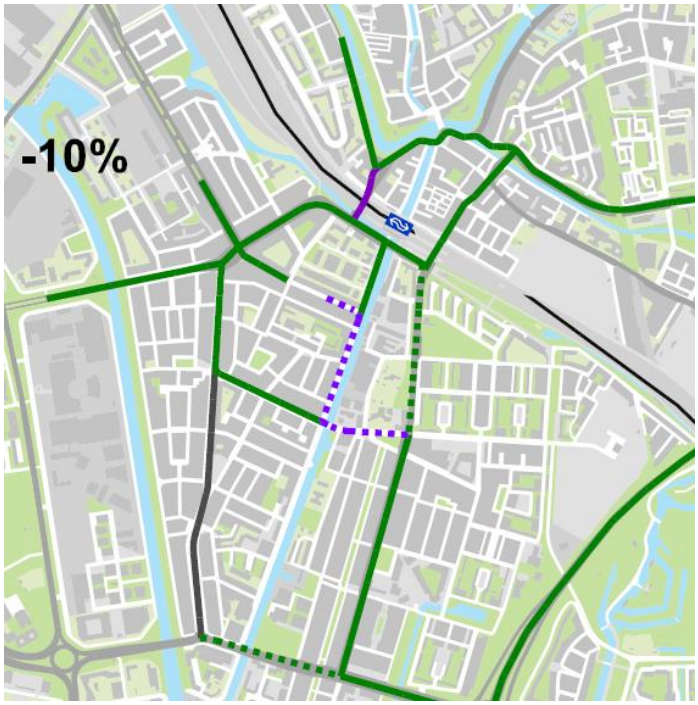
Effecten bij beperkte ambitie

Indien uit wordt gegaan van minder (autonoom) verkeer als gevolg van het mobiliteitsbeleid en actuele trends wordt gerekend met 5 % minder autoverkeer in de stad, dan komen de effecten van de maatregelen in de Zuidpoort meer in de richting van de aantallen auto's die de autonome ontwikkeling voor 2030 laat zien. Zie ook figuur 32. De toename door de omrijdbeweging als gevolg van het afkoppelen van de Jutfaseweg is nog zichtbaar alsook een beperkte toename op de Rijnlaan- zuid.



Figuur 32 Effect maatregelen Zuidpoort inclusief 5% aftrek agv beleidsmaatregelen cf mobiliteitsplan tov 2030
Groen is afname, paars toename, gestippeld beperkte omvang, grijs blijft gelijk

Effecten bij reële ambitie
Indien wordt uitgegaan van een meer reële ambitie van 10% minder verkeer, komt het aantal auto's op veel wegen op of onder de geprognotiseerde cijfers van 2030 uit (zie figuur 33). Dit geldt ook voor de wegen waarover nieuwe routes lopen als gevolg van de Zuidpoort. De toename van verkeer door de omrijdbeweging als gevolg van het afkoppelen van de Jutfaseweg is nog zeer beperkt ten opzichte van autonome situatie in 2030.



Figuur 33 Effect maatregelen Zuidpoort inclusief 10% aftrek agv beleidsmaatregelen cf mobiliteitsplan tov 2030 Groen is afname, paars toename, gestippeld beperkte omvang, grijs blijft gelijk

Conclusie beleidseffecten
Naast de ingrepen in de Zuidpoort zorgen trends en ontwikkelingen en de effecten van andere beleidsvoornemens voor een verdere verbetering van de leefbaarheid op veel plekken in de stad. Binnen de binnen de Zuidpoort is het reëel om uit te gaan van een percentage tussen 10- en 15% minder autoverkeer wat met name gunstig is voor de Bleekstraat. Buiten de Zuidpoort zullen op de meest plekken de verschuivingen nauwelijks leiden tot hogere aantallen dan waar rekening mee is gehouden voor 2030.

4.2.8 Sluipverkeer door de binnenstad

Autoverkeer vanuit de Venuslaan richting de Catharijnesingel en Hooch Boulandt kan in de huidige situatie via het Ledig Erf rijden. Bij een knip Ledig Erf kan dit niet meer. Dit verkeer heeft mogelijk twee nieuwe routes.
De gewenste route is via de Albatrosstraat-Baden Powellweg-Vondellaan-Bleekstraat. Deze weg zal daar ook voor ingericht worden. Het risico bestaat echter ook dat auto's via de binnenstad gaan rijden. De routevia de Tolsteegbrug is de andere mogelijkheid.

In het model is nagenoeg geen groei te zien op de Tolsteegbrug. Wel is het mogelijk dat automobilisten met een bestemming in de binnenstad door de ingreep op het Ledig Erf een andere route naar de binnenstad in kiezen. Dit is daarom geen sluipverkeer.
Ook is het mogelijk dat verkeer via de Tolsteelbrug de binnenstad inrijden en bij de Bartholomeibrug de binnenstad weer uit. De hoeveelheid verkeer die dit daadwerkelijk gaat doen hangt af van de doorstroming op beide routes. De (beleidsmatig) gewenste route zal hiervoor beter ingericht worden door bijvoorbeeld wegbreedte, verharding en indien nodig vrijliggende fietspaden. Dit is ook gedeeltelijk de route die de bussen rijden van de Venuslaan naar de Dichtersbaan en een belangrijke uitrukroute voor de nood- en hulpdiensten. Het belang van deze route vraagt en biedt daarom een redelijke doorstroming. Door de afname van autoverkeer op de route zal de doorstroming ook met een 30km/uur inrichting voldoende kunnen zijn
De route door de binnenstad is van een andere orde. Het betreft hier smalle straatjes waar auto's en langzaam verkeer vaak door elkaar rijden, waar wordt geparkeerd en laden en lossen plaatsvindt. Bovendien kan de route vanaf de kruising Venuslaan-Albatrosstraat richting de binnenstad ingericht worden als erftoegangsweg, hierbij valt te denken aan het profiel van de Tolsteegsingel. Hierdoor ontstaat daar al de entree naar de binnenstad/verblijfsgebied met een bijhorende uitstraling die niet is gericht op snelle doorstroming van autoverkeer. Dit maakt deze route minder aantrekkelijk voor bestemmingsverkeer van/naar de Catharijnesingel en Hooch Boulandt ten opzichte van de route via de Albatrosstraat, Vondellaan en Bleekstraat. Aan de kant van de Bartholomeibrug kan deze uitstraling nog iets nadrukkelijker worden vormgegeven.
Ondanks de verwacht dat de toename van verkeer door de binnenstad zeer beperkt zal zijn, zal dit bij uitvoering goed gemonitord moeten worden om hier zeker van te zijn. De rijtijden via de route door de binnenstad en de Vondellaan zijn nu nagenoeg gelijk. De route via de Vondellaan is beter ingericht voor dit verkeer dan de route door de binnenstad. De verwachting is dat andere factoren dan de pure rijtijd de routes voor een groot deel gaan bepalen. Hierbij kan gedacht worden aan comfort, doorstroming, weginrichting en dergelijke.

In de Omgevingsvisie Binnenstad uit 2022 staat het volgende opgenomen:
In de binnenstad rijdt in 2040 alleen nog emissievrij bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt tegengegaan door verdere compartimentering van de binnenstad. Dat wil zeggen dat de binnenstad wordt verdeeld in kleine gebieden, waartussen doorgaand gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. Dat betekent soms dat je een langere route moet rijden om op je bestemming te komen. De bedoeling is echter dat er in totaal minder autoverkeer is. Ook gereguleerde toegang helpt om alleen noodzakelijk verkeer in de binnenstad te laten komen. Denk daarbij aan bewoners en logistieke functies waarvoor geen alternatief mogelijk is.

De maatregelen die bij de Bleekstraat benoemd zijn zoals het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, het opheffen van de Springweggarage en doelgroepen benadering met mobiliteitsmanagement gaan waarschijnlijk ook hier zorgen voor een lagere verkeersdruk.

Indien er na monitoring aanvullende maatregelen noodzakelijk blijken, dan zullen deze maatregelen in lijn met de Omgevingsvisie Binnenstad zijn. Maatregelen moeten vooral gezocht worden in verkeerscirculatiemaatregelen die sluipverkeer tegengaan en het verder beperken van toegankelijkheid voor verkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad.

5 Conclusie (model) analyses

In het verkeersonderzoek voor de Zuidpoort zijn verkeermodelberekeningen uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de effecten beoordeeld en is de wenselijkheid bepaald van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen in en rond de Zuidpoort. Hierin is ook het effect meegenomen van de maatregelen uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort op de hoeveelheid autoverkeer op de wegen in rond de Zuidpoort.

De voorgestelde verkeersmaatregelen leiden tot minder autoverkeer in een groot deel van de Zuidpoort en het omliggende gebied. Het maatregelenpakket uit deze studie zorgt dat binnen de Zuidpoort de ambities op de meeste plekken gehaald worden, zoals op Ledig Erf en Vondellaan.

In onderstaande afbeelding zijn de resultaten afgezet tegen de ambitie voor de verschillende wegen zoals beschreven in hoofdstuk 2. De resultaten zijn dus zonder extra beleidsmaatregelen uit het mobiliteitsplan en zonder de huidige trends waarin er weinig tot geen groei van het autoverkeer zien is.



Figuur 34 Eindvariant autointensiteiten tov de lange termijn ambities, zonder rekening te houden met trends, ontwikkelingen en beleidseffecten. Op de blauwe wegen voldoen de intensiteiten aan wensen van het beleid, op de oranje wegen is de intensiteit nog hoger dan gewenst maar acceptabel.

In de bovenstaande afbeelding is te zien dat binnen de Zuidpoort voor de meeste wegen geldt dat deze conform de ambitie kunnen worden ingericht.
Het enige punt waar het autoverkeer sterk toeneemt is de **Bleekstraat**. Het is wel mogelijk de Bleekstraat anders (beter) in te richten dan in de huidige situatie. Met minder asfalt en meer groen/verblijfsruimte en een 30 km/uur regime. De verkeersintensiteiten laten een worst case zien, namelijk de situatie zonder rekening te houden met trends, ontwikkelingen en beleidsmaatregelen.

Zoals hierboven beschreven is het te verwachten dat extra maatregelen in de Bleekstraat kunnen zorgen voor een afname van zo'n 2000 motorvoertuigen per dag.

In de **Albatrosstraat** vindt een afname van het autoverkeer plaats ten opzichte van de autonome situatie. Het gaat echter nog steeds om ongeveer 10.000 auto's per dag. Ook rijden hier veel bussen en fietsers waardoor minder verkeersruimte eigenlijk niet goed mogelijk is op de korte termijn. Een andere wegindeling wellicht wel.
Ook wegen buiten Zuidpoort kunnen heringericht worden volgens de ambitie: **Jutfaseweg** (project fietsstraat) **Waalstraat-Diamantweg** (goede inrichting is hiervoor een voorwaarde).
Op een aantal andere wegen voldoen de intensiteiten (nog) niet aan de waarde waar we uiteindelijk naar toe willen. Het gaat hierbij om **de Balijelaan, de Rijnlaan, de streng Briljantlaan, WA Vultostraat, Constant Erzeijstraat:**
Op de Balijelaan neemt het verkeer wel af maar de intensiteiten liggen nog wel boven de 10.000.
Op de streng Briljantlaan, W.A. Vultostraat, Constant Erzeijstraat neemt het verkeer zeer beperkt toe.
Op de Rijnlaan is er een beperkte afname op het noordelijk deel.
Op het zuidelijk deel van de Rijnlaan is er sprake van een toename, het aantal auto's ongeveer even hoog als op het noordelijk deel. Ook hier is het doel het aantal auto's te uiteindelijk laten dalen. Er wordt geen nieuw knelpunt verwacht door de toename.

Conclusie: uitgaande van de effecten van de ingrepen in de Zuidpoort zonder rekening te houden met trends, ontwikkelingen en beleidseffecten blijkt dat alle wegen goed ingericht kunnen worden. De wens en ambitie ligt op sommige wegen hoger dan de uitkomsten van het model laten zien.

Trends, ontwikkelingen en beleidseffecten als gevolg realisatie van maatregelen uit het mobiliteitsplan 2040 die nog niet zijn opgenomen in het verkeersmodel.. Wanneer er rekening wordt gehouden met deze ontwikkelingen blijkt dat de intensiteiten op de meeste wegen dalen tot onder de intensiteiten in de autonome situatie. Hiermee kan ook meer worden voldoen aan de ambities. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Balijelaan, de Albatrosstraat en de Briljantlaan die allemaal dalen tot onder de 10.000 motorvoertuigen. Ook op de Rijnlaan dalen de intensiteiten onder de autonome prognose maar het blijft een drukke weg ten opzichte van de ambitie.

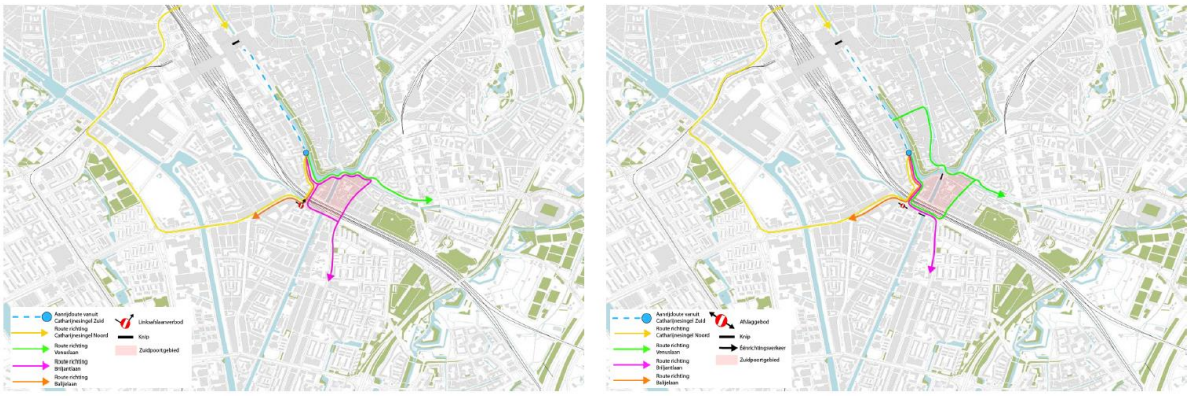
In figuur 35 staan mogelijke profielen van wegen in en net buiten de Zuidpoort die passen bij de gewenste toekomstige inrichting.



Figuur 35 Referentieprofielen voor wegen in de Zuidpoort

Bijlage 1: Veranderende routes

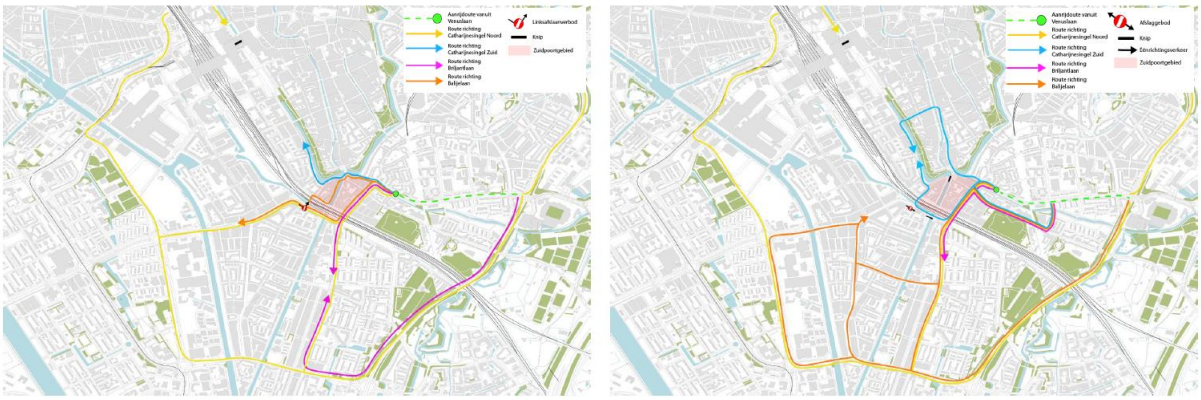
In de afbeeldingen hieronder zijn de gewijzigde routes te zien als gevolg van maatregelen in de Zuidpoort. Hiervoor zijn herkomsten en bestemmingen in de buurt van de Zuidpoort gekozen omdat de impact voor die locaties het grootst is.
Veel routes voor deze punten veranderen niet. Een aantal routes wordt enkele minuten langer.
Voor herkomsten en bestemmingen verder van de Zuidpoort zijn de alternatieve routes voor de Vondellaan vaak 1 à 2 minuten langzamer.



Referentie situatie | Variant Knip

Figuur 36 Routes vanaf de Catharijnesingel

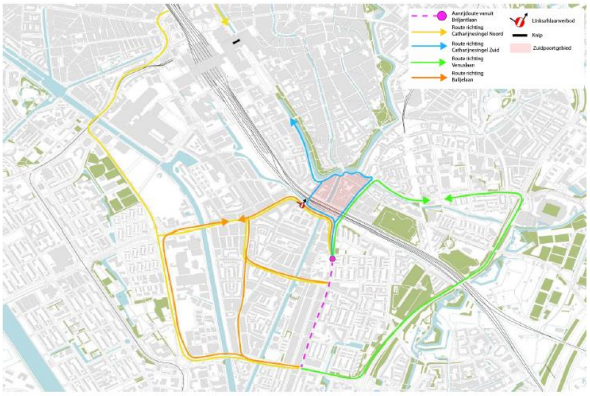
In figuur 36 is te zien dat van en naar de Catharijnesingel alleen de groene route naar de Venuslaan verandert. De rijtijd op deze route neemt met 1 à 2 minuten toe.
De Paarse route richting ‘t Goylaan verandert niet maar wordt sneller door minder verkeerslichten.
De overige routes veranderen niet.



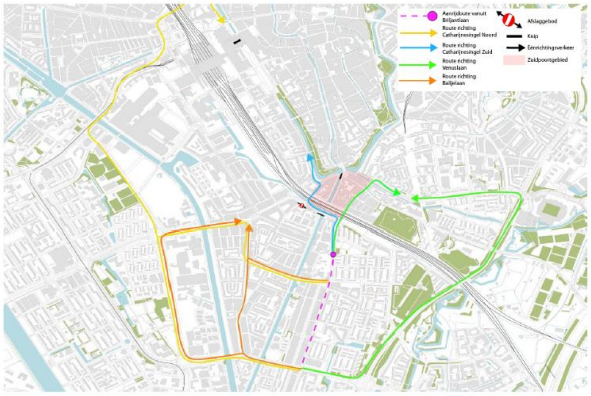
Referentie situatie | Variant Knip

Figuur 37 Routes vanaf de Venuslaan

In figuur 37 zijn routes vanaf de Venuslaan te zien. De blauwe route verandert over het Ledig Erf. De rijtijd op deze route neemt met 1 à 2 minuten toe. De route wordt enkele honderden meters langer.
De oranje route naar de Balijelaan en het westen wordt 2-3 minuten langer, ongeveer 700m
De gele route via Paardenveld verandert. Deze wordt ongeveer 4 minuten en 1,8km langer.
De overige routes veranderen niet.



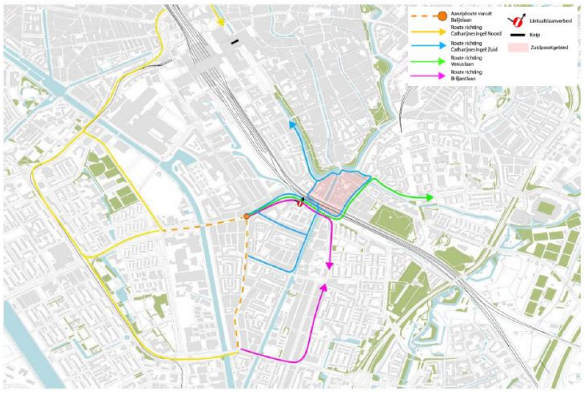
Referentie situatie



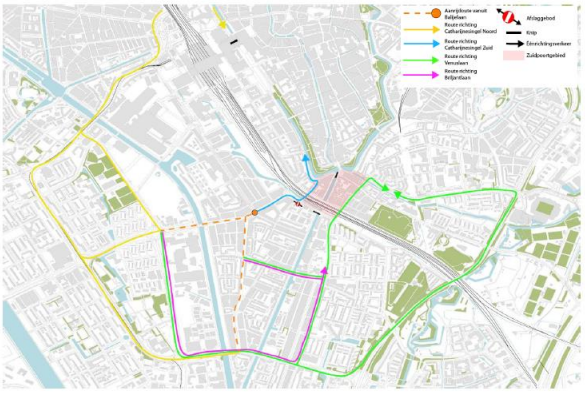
Variant Knip

Figuur 38 Routes vanuit de Briljantlaan

In figuur 38 is te zien dat de route vanaf de Briljantlaan via de Vondellaan naar het westen vervalt maar dit levert geen langere route op.
De andere routes veranderen niet.



Referentie situatie



Variant Knip

Figuur 39 Routes vanuit de Balijelaan

In figuur 39 verandert de blauwe route naar de Catharijnesingel, deze wordt door het toestaan van linksafslaan naar de Bleekstraat enkele minuten sneller.
De groene routes worden enkele minuten langer (2km), tussen punten op het Anne Frankplein en de Herculeslaan is er geen verschil in rijtijd.

Bijlage 2: Referentie fietsstraat

Als referentie is ook een variant met een fietsstraat op het Ledig Erf onderzocht.

Alleen fietsstraat (+Linksaf toestaan op de Vondellaan)

Onderzocht is wat de inrichting van het Ledig Erf als fietsstraat voor de hoeveelheid auto's betekent. Op het Ledig Erf tussen de Tolsteegsingel en de Tolsteelbrug daalt het aantal auto's tot ongeveer 6.000 auto's per dag. Het aantal fietsers ligt in 2030 boven de 11.000 per dag. Een deel van het verkeer gaat omrijden via de Albatrosstraat-Vondellaan Bleekstraat.

Verkeerskundige mogelijkheden voor inrichting Ledig Erf als fietsstraat:

Het CROW-Fietsberaad (onafhankelijk adviserend orgaan) benoemt als argument tegen een fietsstraat het aantal hinderlijke ontmoetingen. Dat is op het Ledig Erf een zeer legitiem argument: Het wegvak tussen de Bleekstraat en Tolsteegsingel bestaat uit allemaal korte stukje met zeer veel invoegende kruisende bewegingen van voetgangers, fietsers en auto's.

Voor een fietsstraat hanteert het CROW-Fietsberaad 200-400 auto's per uur als maximum.
Op de Kromme Rijnbrug zijn bij een inrichting als fietsstraat in het drukste uur 500-600 auto's te verwachten.
Mengen van hoge auto-intensiteiten en hoge fietsintensiteiten wordt in Nederland niet toegepast. Op het Ledig Erf is dit vooral niet gewenst omdat fietsers dit wegvak door de aanwezigheid van de vele auto's subjectief onveilig zullen ervaren. Ook de kans op agressief verkeersgedrag van zowel automobilisten, gemotoriseerde tweewielers, als fietser is reëel.

De verkeerskundige richtlijnen voor een fietsstraat voorzien niet in een situatie zoals zou ontstaan op het Ledig Erf; praktijkreferenties van dergelijke fietsstraten in Nederland zijn er evenmin.
Bij de genoemde auto-intensiteiten zijn de conflicten auto-auto nog steeds maatgevend.
BRON: https://www.fietsberaad.nl/getmedia/c8a66983-9cbf-48c4-b0df-3d7f5550e6b0/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-Fietsstraten-binnen-de-bebouwde-kom-2018-(versie1-1).pdf.aspx?ext=.pdf

Mengen van verkeer bij deze fiets- en auto-intensiteiten wordt met nadruk ontraden. Daarom blijft alleen de variant van het scheiden van verkeerssoorten over als mogelijkheid.

NB bij een knip op het Ledig Erf daalt het aantal auto's in het drukste uur tussen de Tolsteegsingel en de Tolsteegbrug naar ongeveer 300 auto's. Dit valt wel binnen het aantal auto's waar de aanbevelingen van het fietsberaad aan voldoen. Op het genoemde wegvak is dan wel een fietsstraat of het singelprofiel à la de Tolsteegsingel mogelijk

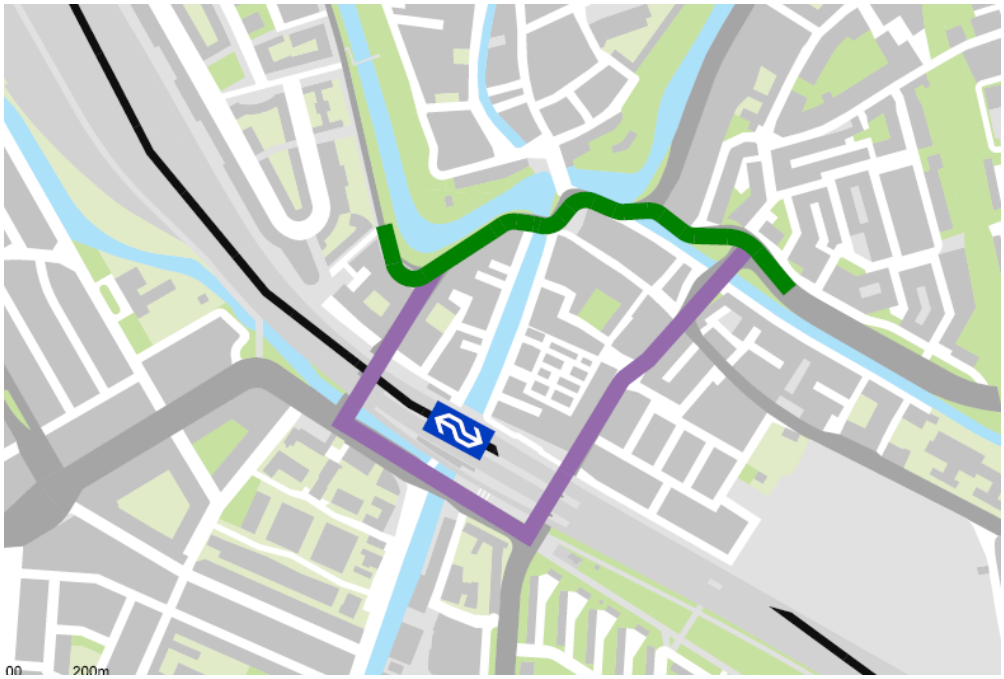
Naast de te hoge intensiteiten staan op een stuk van ongeveer 300m 4 geregelde kruisingen:

- Bleekstraat-Catharijnesingel
- Wester- en Oosterkade: De kruisende stromen zijn te groot om dit ongeregeld te laten gebeuren. Bij alleen fietsers is het veel eenvoudiger een kruising niet te regelen met verkeerslichten.
  Over de beide kades lopen veel mensen van de binnenstad richting Vaartsche Rijn en v.v. Dit vraag veel interactie met zowel auto's als fietsers.
- De entree van de binnenstad (Tolsteegbrug) richting de Twijnstraat. Deze kruising blijft zwaarbelast en ingewikkeld met auto's in alle richtingen en zal daarom geregeld moeten

blijven. Juist hier ambitie om het lopen naar Vaartsche Rijn aantrekkelijker te maken en veel meer verblijfsgebied te creëren.
Kruising met de Tolsteegsingel en de Abstederdijk. Ook deze kruising is te druk om zonder verkeerslichten te regelen.

Een fietsstraat met 4 met verkeerslichten geregelde kruisingen op 300m is geen aantrekkelijke route. Hierdoor neemt de verkeersruimte met opstelvakken, opstelgelegenheden e.d. nauwelijks af en is er slechts in beperkte mate sprake van behalen van de ambities.
Zonder doorgaand verkeer, kunnen waarschijnlijk alle verkeerslichten op deze route verwijderd worden, de kruising Bleekstraat-Catharijnesingel is nog een twijfelgeval, maar verwijderen is wel de ambitie.

Effect op andere wegen in de Zuidpoort
Via de route Albatrosstraat-Vondellaan gaan ongeveer 1000 auto's per dag extra rijden. Hiermee wordt niet voldaan aan de doelstellingen voor dit gebied ten aanzien van een goede inrichting en doorstroming van het verkeer dat hier nog wel moet zijn (bestemmingsverkeer) auto, bus, voetganger en fiets.



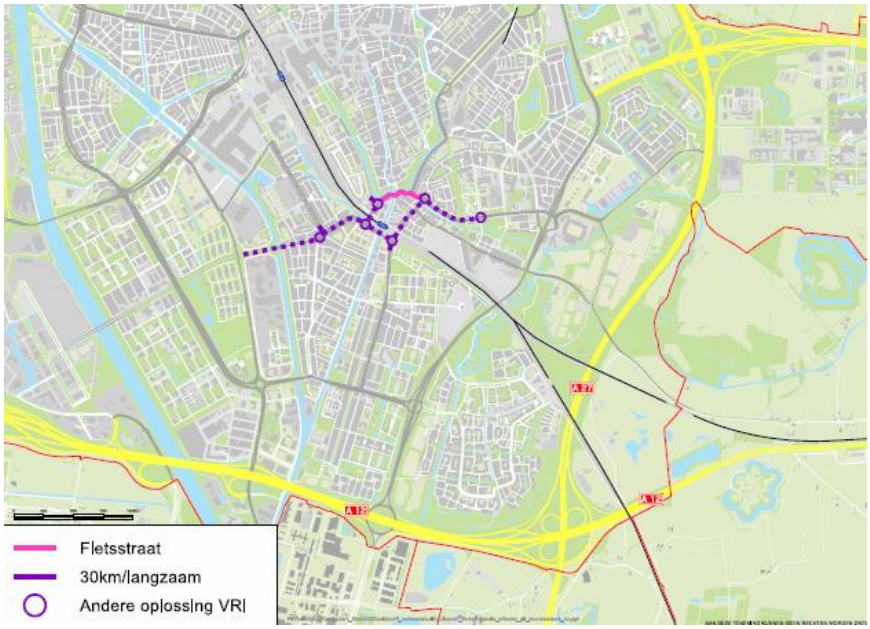
Figuur 40: Effecten van fietsstraat Ledig Erf tov de autonome situatie. Groen is afname, paars is toename

Conclusie Fietsstraat:
Bij realisatie van een fietsstraat zonder knip op het Ledig Erf blijft het aantal auto's te hoog om in combinatie met de grote aantallen fietsers tot een veilige oplossing te komen.
Bovendien is een fietsstraat met 4 met verkeerslichten geregelde kruisingen op 300m geen aantrekkelijke route en neemt het verkeer nog steeds een grote ruimte in, waardoor slechts in beperkte mate de (ruimtelijke en verkeerskundige) ambities op en rond het Ledig Erf worden behaald.
Daarnaast levert het verkeer dat het Ledig Erf mijdt extra druk op de route Bleekstraat-Albatrosstraat-Vondellaan. Een route die geen extra verkeer kan verwerken.

Doorwaadbare stad

Om het extra verkeer de Bleekstraat-Albatrosstraat-Vondellaan bij een fietsstraat op het Ledig Erf te faciliteren is in de participatie het idee van de doorwaadbare stad geopperd. Hierbij wordt de route Venuslaan -Balijelaan ingericht met verkeerspleintjes zoals reeds op een aantal stadsboulevards zijn aangelegd.

Het verwijderen van de verkeerslichten zorgt voor een meer soepele route waardoor de verkeersaantrekkende werking groeit. Hierdoor neemt het verkeer op die route met zo'n 1500-3500 mvt per dag toe. Ook op de Tolsteegsingel neemt het verkeer relatief sterk toe. Per saldo gaat er dus meer autoverkeer vlak langs de binnenstad. Wat in strijd is met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan en leidt dit op wegen als de Balijelaan en de Albatrosstraat tot milieukundige knelpunten.



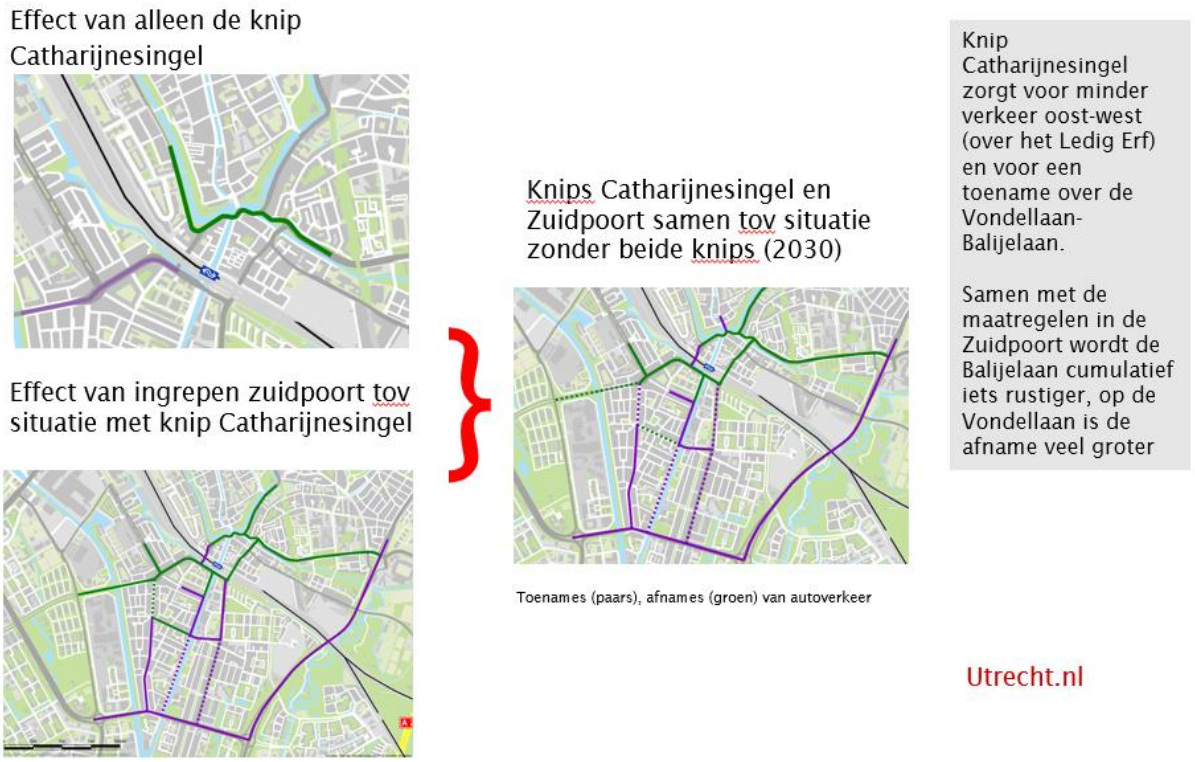
Figuur 41 Maatregelen doorwaarbare stad



Figuur 42 Effecten 'doorwaarbare stad' tov de autonome situatie. Groen is afname, paars is toename

Bijlage 3: Effecten van knip Catharijnesingel en Zuidpoort samen

Omdat in de Zuidpoortstudie de knip Catharijnesingel als uitgangspunt is meegenomen, maar deze bij het schrijven van deze rapportage nog niet is gerealiseerd, is op de onderstaande afbeelding het cumulatieve effect van beide maatregelenpakketten weergegeven ten opzichte van de autonome situatie 2030 zonder deze maatregelen.



Figuur 43 cumulatieve effecten van de Knip Catharijnesingel en ingrepen in de Zuidpoort

Bijlage 4

Participatierapport studie Zuidpoort 2023

Bijlage bij het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
1. Inleiding 3
1.1. Zuidpoortstudie 3
1.2. Doorlopen participatietraject 3
2. Eerste ronde buurtbijeenkomsten (incl. online reacties) 5
2.1. Doelstelling 5
2.2. Inhoud van de buurtbijeenkomsten 5
2.3. Resultaten 5
2.4. Conclusie 8
3. Straatinterviews en online vragenlijsten 9
3.1. Doelstelling 9
3.2. Opzet straatinterviews 9
3.3. Opbrengsten 10
3.4. Conclusie en vervolg 11
4. Stakeholder gesprekken 12
4.1. Doelstelling 12
4.2. Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO) 12
4.3. Centrum Management Utrecht (CMU) 13
4.4. Fietsersbond 14
4.5. Nood- en hulpdiensten (VRU) 17
4.6. SOLGU / COSBO 18
5. Bewonersorganisaties 20
5.1. Aanleiding 20
5.2. Bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan 20
5.3. Bewonerscomité Twijnstraat 21
6. Tweede ronde buurtbijeenkomsten 22
6.1. Aanleiding & doel 22
6.2. Inhoud bijeenkomsten 22
6.3. Resultaten 22
6.4. Conclusie en vervolg 26
7. Conclusie 28
8. Vervolg 31

1. Inleiding

1.1. Zuidpoortstudie

De gemeente Utrecht werkt aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare stad. Vanuit dit kader werken we aan een ruimtelijk toekomstperspectief voor de Zuidpoort en omgeving. De Zuidpoort is het gebied tussen Ledig Erf, de Bleekstraat, de Vondellaan, de Baden Powellweg en de Albatrosstraat. Door middel van een ruimtelijke en verkeerskundige studie is verkend hoe doorgaand autoverkeer in het gebied verminderd kan worden ten behoeve van lopen, fietsen, verblijven en landschappelijke kwaliteiten (groen en water). Het gemeentelijke ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zijn daarbij als uitgangspunt gehanteerd. Als onderdeel van deze studie over de Zuidpoort is een uitgebreid participatietraject doorlopen.

1.2. Doorlopen participatietraject

Voor de studie Zuidpoort is gekozen om te participeren aan de hand van het participatieniveau ‘raadplegen’. Dit houdt in dat we betrokkenen hebben gevraagd om hun meningen en ideeën en deze te gebruiken als input voor de plannen. Reacties zijn bij dit niveau niet bindend.

Het participatietraject is opgebouwd uit verschillende onderdelen;

1. Eerste ronde buurtbijeenkomsten (november/december 2022)
   Op locatie in de wijk hebben we onze eerste ideeën over de Zuidpoort gepresenteerd. We hebben bewoners en andere betrokkenen uit de Zuidpoort en omgeving gevraagd mee te denken over het toekomstbeeld van de Zuidpoort. Dit konden ze doen door te reageren op de eerste ideeën en hun wensen, waarden en aandachtspunten hierbij te delen.
2. Straatinterviews en digitale vragenlijsten (januari 2023)
   We hebben gebruikers van het Zuidpoortgebied op straat en digitaal gevraagd welke belangrijke kwaliteiten en waarden ze in de Zuidpoort graag zouden willen behouden en versterken en welke wensen ze hebben voor de toekomstige ontwikkeling van het Zuidpoortgebied. Gebruikers kunnen ook reizigers zijn van buiten de Zuidpoort, maar ook bijvoorbeeld ondernemers.
3. Stakeholder gesprekken (februari t/m mei 2023)
   We zijn in gesprek gegaan met verschillende professionele stakeholders (Fietsersbond, Veiligheidsregio Utrecht, Centrum Management Utrecht, Cosbo, Solgu en de Voetgangersvereniging Utrecht Oost). Hierbij hebben we onze ideeën over de Zuidpoort gepresenteerd en hebben we de stakeholders gevraagd hierop te reageren vanuit hun expertise en belangen.
4. Gesprekken met bewonersgroepen Balijelaan (september 2022) en Twijnstraat (februari 2023)
   Het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan en het Bewonerscomité Twijnstraat hebben verzocht om overleg met de gemeente over de uitwerking van de plannen voor de studie Zuidpoort. Met beide organisaties hebben we overleg gevoerd. Samen met het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan hebben we op 11 september 2022 ook een 'Leefbaarheidsatelier Balijeplein en Balijelaan' georganiseerd, waarin we de kansen en mogelijkheden hebben verkend voor een andere inrichting van Balijelaan en Balijeplein met meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en een groene inrichting van de openbare ruimte.
5. Tweede ronde buurtbijeenkomsten (April 2023)

Op locatie hebben we ons verder uitgewerkte toekomstbeeld gepresenteerd en een terugkoppeling gegeven van de eerdere participatierondes. We hebben bewoners en andere betrokkenen gevraagd te reageren, door hun positieve punten en aandachtspunten met ons te delen.

In elk van de participatiestappen hebben we gesproken met een andere doelgroep en met een ander doel (Tabel 1.1). In dit rapport wordt per deeltraject een samenvatting van de opbouw en resultaten gegeven, met afsluitend een algemene terugkoppeling en vervolg.

Tabel 1.1. *Doel, doelgroep en datum per participatiestap*

Onderdeel participatie	**Datum**	**Doel**	**Doelgroep**
Leefbaarheidsatelier bewoners Balijelaan	September 2022	Verkennen mogelijkheden Balijeplein, Balijeplein en Rijnlaan Noord .	Bewoners
Eerste ronde buurtbijeenkomsten	November en december 2022	Ophalen wensen, waarden en aandachtspunten.	Bewoners en betrokkenen
Straatinterviews + online reacties	Januari 2023	Ophalen wensen en waarden.	Gebruikers en ondernemers
Overleg bewonerscomité Twijnstraat	11 februari 2023	Communiceren stand van zaken project en ophalen reacties.	Bewoners
Overleg Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO)	22 februari 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten voetgangers.	Stakeholder
Overleg CMU	28 maart 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten Hoog Catharijne.	Stakeholder
Overleg Fietsersbond	30 maart 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten fietsers.	Stakeholder
Overleg Veiligheid Regio Utrecht (VRU)	4 april 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten nood- en hulpdiensten	Stakeholder
Tweede ronde buurtbijeenkomsten	April 2023	Terugkoppelen toekomstbeeld en eerdere participatie. Ophalen reacties.	Bewoners en betrokkenen
Overleg Solgu en Cosbo	23 mei 2023	Vertegenwoordiging waarden, kennis en aandachtspunten mensen met een beperking en ouderen.	Stakeholder

2. Eerste ronde buurtbijeenkomsten (incl. online reacties)

2.1. Doelstelling

Het eerste onderdeel van het participatietraject Zuidpoort omvat een set van drie buurtbijeenkomsten. Tijdens deze buurtbijeenkomsten konden bewoners van de Zuidpoort en omgeving en andere genodigden reageren op het voorgestelde toekomstbeeld. Het voornaamste doel van deze bijeenkomsten was het ophalen van wensen, waarden en aandachtspunten voor het gebied Zuidpoort met als belangrijkste vraag: wat vindt u belangrijk in de (toekomstige) Zuidpoort? Deze samenvatting geeft een terugkoppeling van de binnengekomen reacties en de sfeer tijdens de eerste ronde buurtbijeenkomsten. De buurtbijeenkomsten zijn eind 2022 gehouden op 28 november en 8 december (beiden op de locatie Kaffeetaria) en op 1 december (Stadskantoor).

2.2. Inhoud van de buurtbijeenkomsten

Tijdens de bijeenkomsten gaven bezoekers hun wensen, waarden en aandachtsgebieden voor het gebied door. In de ruimte stonden meerdere tafels, waarbij bij elke tafel gefocust werd op een ander schaalniveaus; de hele stad, de Zuidpoort en de buurten binnen de Zuidpoort. Bezoekers konden aangeven wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de Zuidpoort. Ze konden hun reacties en vragen kwijt door het invullen van reactieformulieren, het invullen en plakken van post-its en door in gesprek te gaan met de aanwezigen ambtenaren. Voor de mensen die niet naar de bijeenkomst konden komen was er de mogelijkheid om online een reactie achter te laten. In totaal hebben 179 mensen de bijeenkomsten bezocht, waarvan 107 een papieren reactieformulier hebben achtergelaten. Daarnaast hebben nog 131 mensen online gereageerd. Dit verslag gaat ook in op de uitkomsten uit de online reacties.

Wij vonden de sfeer op de buurtbijeenkomsten ontspannen. Zowel op de avonden zelf als in de reactieformulieren kregen we terug dat de inloopavonden werden gewaardeerd. Er zijn veel gesprekken gevoerd, vragen beantwoord en ideeën meegegeven. Een aantal bezoekers heeft ook kritische geluiden en zorgen geuit. Dit ging bijvoorbeeld over specifieke onderdelen van de plannen en over het nut van de participatie. Over het algemeen was er begrip voor de doelen van de gemeente en de keuzes die gemaakt moeten worden.





Afbeelding *2.1, 2.2, en 2.3. Impressies van de buurtbijeenkomsten*

2.3. Resultaten

Na afloop van de buurtbijeenkomsten hebben we alle papieren en digitale reactieformulieren en geplakte post-its naast elkaar gelegd en geanalyseerd. Een samenvatting van de reacties geven we hieronder: eerst als algemeen wensbeeld en later geclusterd op de meest voorkomende thema's. Het is een samenvatting en is daarmee niet een volledige verslaglegging van alle reacties uit de gesprekken en ingevulde reactieformulieren. We spreken in de resultaten van respondenten. Hiermee bedoelen wij de indieners van de digitale reactieformulieren, papieren reactieformulieren en post-its.

Algemeen wensbeeld

Zuidpoort
Een groot aantal van de respondenten ziet het Ledig Erf in de toekomst graag als een gezellig, groen en veilig plein met minder doorgaand autoverkeer. Ook wensen zij meer ruimte voor de voetganger, fiets, groen en verblijfskwaliteit in de gehele Zuidpoort. Respondenten hebben de wens om barrières in het gebied en tussen omliggende buurten en groengebieden te verminderen. In veel reacties lezen we terug dat respondenten graag gegarandeerde bereikbaarheid zien voor bestemmingsverkeer en van cruciale voorzieningen, met name voor ouderen en mindervaliden. Daarbij moet de gemeente ook het openbaar vervoer (ov) niet vergeten als goed alternatief. Het station Vaartsche Rijn moet meer een plek voor ontvangst zijn in plaats van een fietsracebaan. En respondenten zien kansen om de Bleekstraat aantrekkelijker en leefbaar te maken. Hierbij ziet men de hoeveelheid verkeer en de doorstroming op deze straat wel als aandachtspunt.

Omgeving Zuidpoort
Een groot aantal respondenten ziet in het gebied rondom de Zuidpoort kansen voor een gezonde en aantrekkelijkere leefomgeving. Bij het Balijeplein (het gebied tussen de kruising Balijelaan/Croeselaan en de Balijebrug) zien respondenten mogelijkheden voor minder verkeer en meer ruimte voor voetgangers, fietsers, ov en groen. Voor de Rivierenbuurt, Tolsteeg en de Watervogelbuurt zien veel respondenten graag leefbare, veilige en groenere straten met minder verkeer dat langzamer rijdt. Respondenten zien voor Hoogh Boulandt en de binnenstad de voordelen van een rustiger Ledig Erf wat beter en aantrekkelijker is ingericht voor voetganger en fietsers. Hierbij ziet men bereikbaarheid en voorkomen van overlast, zoals sluipverkeer, wel als belangrijke aandachtspunten.

Auto en openbaar vervoer

- Een groot deel van de respondenten is voor de plannen om doorgaand verkeer uit de Zuidpoort te weren. Veelgenoemde redenen daarvoor zijn meer ruimte voor fiets en voetganger, meer groen en een rustiger en veiliger verkeersbeeld dat goed doorstroomt. Een deel van de respondenten vindt het daarbij wel belangrijk dat zij, als bestemmingsverkeer, nog goed met de auto hun huis of bestemming in of rondom de Zuidpoort kunnen bereiken, zonder al te veel extra reistijd of afstand. In dit kader vragen respondenten bijvoorbeeld veel aandacht voor de Bleekstraat als enige toegang naar een aantal buurten zoals Hoogh Boulandt, Catharijnesingel en omgeving Westerkade.
- Op de knip Ledig Erf is door meerdere respondenten positief gereageerd. Redenen hiervoor zijn de mogelijkheden voor langzaam verkeer en meer plekken om over te steken en meer ruimte voor groen en verblijven. Een aantal respondenten heeft daarbij als aandachtspunt meegegeven dat zij voorzien dat het sluipverkeer in de binnenstad (onder andere via de Twijnstraat) en in de Gansstraat toeneemt en de straten zoals de Albatrosstraat en de Bleekstraat drukker worden.
- De gemeente onderzoekt extra maatregelen om dit doorgaande verkeer en verdere verspreiding hiervan te beperken. Respondenten vroegen daarbij aandacht voor:
    - Het afslaggebod bij de Vondellaan/Bleekstraat. Een groot deel van de respondenten ziet kansen om met deze maatregel meer oversteekmogelijkheden op de Vondellaan te maken, meer groen toe te voegen en de stationsomgeving een aantrekkelijkere plek te maken. Een aantal respondenten vraagt daarbij wel aandacht voor een mogelijke toename van sluipverkeer en drukte in de Croesestraat en Rivierenwijk die hierdoor kan ontstaan.
    - Het mogelijk afsluiten van de Jutfaseweg voor autoverkeer. Een aantal respondenten vindt het goed om sluipverkeer tegen te gaan en om een betere kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied te realiseren. Andere respondenten zijn geen voorstander van het afkoppelen van de Jutfaseweg van de Vondellaan voor autoverkeer vanwege het wegvallen van een uitrijmogelijkheid.
- Er zijn veel suggesties voor de inrichting van de weg meegegeven. Een aantal respondenten heeft voorgesteld om belangrijke wegen in de Zuidpoort, zoals de Vondellaan, in te richten als fietsstraat, éénrichtingsverkeer in te stellen, verkeerslichten weg te halen of drempels aan te leggen.
- Meerdere respondenten wijzen ook naar het huidige verkeersgedrag van automobilisten. Op verschillende plekken in de Zuidpoort en omgeving worden verkeersregels genegeerd. Zo

wordt er op de Catharijnesingel en Albatrosstraat ’s avonds en ’s nachts vaak hard gereden. En op de Vondellaan slaan automobilisten vaak illegaal linksaf.
- Meerdere respondenten willen graag hun auto dicht bij hun huis parkeren. Een paar respondenten hebben zorgen over de hoge parkeerdruk. Op dit moment parkeren bezoekers van de binnenstad hun auto veel in omliggende buurten, zoals Rivierenwijk en Hoogh Boulandt. Betaald parkeren invoeren en parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad in combinatie met deelvervoer en openbaar vervoer zijn genoemde oplossingen.
- Het busverkeer vanuit omgeving Zuidpoort naar/door de binnenstad kan beter, volgens meerdere respondenten. Dat kan bijvoorbeeld door buslijn 2 en de trams uit te breiden door ze ook ’s avonds en in het weekend te laten rijden. Deze noodzaak wordt hoger wanneer autoverkeer meer wordt ontmoedigd.
- Andere respondenten zien ook kansen om van het stationsgebied Vaartsche Rijn een aantrekkelijkere ontvangstruimte te maken. Dat kan met meer groen, meer voorzieningen en minder overlast door fietsen, zowel rijdend als geparkeerd.

Fiets en voetganger
- In veel reacties is het belang van de prioriteit voor fietsers en voetgangers terug te lezen.
- Een groot deel van de respondenten schrijft dat zij graag meer ruimte voor fietsers en voetgangers in de Zuidpoort zien. Ze vinden de fietspaden nu erg druk. Ook de verkeersveiligheid en oversteekmogelijkheden kunnen beter. Vooral de slechte oversteek op Ledig Erf komt vaak terug als aandachtspunt. Ook de Vondellaan en de Albatrosstraat zijn plekken waar de oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers beter moeten.
- Er zijn ook vragen over de drukte. Door de Zuidpoort lopen op dit moment al belangrijke, drukke routes in het fietsnetwerk. Respondenten wijzen erop dat deze in de toekomst alleen maar drukker worden, ook met de nieuwbouw in de Merwedekanaalzone. Zij vragen zich af hoe de gemeente deze toename aan fietsverkeer gaat opvangen. Tegelijkertijd zien respondenten ook het aantal voetgangers toenemen en daarmee ook de conflicten tussen voetgangers en fietsers. Ze vragen om duidelijkheid, ruimte en veiligheid bij de inrichting van de openbare ruimte.
- Ook voor fietsinfrastructuur zijn verschillende suggesties gedaan. Brede, gescheiden fietspaden of juist fietsstraten zijn als wenselijke inrichting vaker voorgesteld. Door anderen werd aandacht gevraagd voor de veiligheid van gebruikers op fietsstraten, met name bij toenemende drukte en spitsmomenten.
- Ook zijn meer fietsparkeerplaatsen gewenst, onder andere bij station Vaartsche Rijn en Ledig Erf. Op dit moment worden er, bijvoorbeeld rondom station Vaartsche Rijn en in de woonstraten, veel fietsen op de stoep geparkeerd. De geblokkeerde stoepen veroorzaken onveilige verkeerssituaties, omdat voetgangers hierdoor over het drukke fietspad moeten lopen.
- Respondenten zien kansen voor rustige, brede looproutes die goed met elkaar verbonden zijn. Er zijn meerdere suggesties gedaan voor groene looproutes langs de Singel tot en met het Moreelsepark en van Ledig Erf tot aan Rotsoord.
- Een aantal respondenten ervaart een ‘shared space’-inrichting van de weg als onveilig en onduidelijk. Genoemde voorbeelden zijn de recent ingerichte Tolsteegbarrière voor het Louis Hartloopercomplex en het Domplein. Het is voor deze mensen dus belangrijk om fietsers en voetgangers op het nieuwe Ledig Erf goed te reguleren.
- Tot slot zijn er zorgen over de toegankelijkheid van bewoners en gebruikers van het gebied. Niet elke inwoner is in staat om zich lopend of fietsend naar zijn/haar bestemming te verplaatsen. Zij zijn dus afhankelijk van goede bereikbaarheid met de auto of het ov. Een duidelijke visie op de bereikbaarheid voor fysiek beperkten en ouderen is dus gewenst.

Groen & Milieu
- Een zeer groot aandeel van de respondenten vindt het belangrijk dat er meer groen komt. Redenen hiervoor zijn een mooiere omgeving, een betere biodiversiteit en het tegengaan van milieueffecten, zoals hittestress en wateroverlast. Respondenten noemen de wens van groen voor de hele Zuidpoort en omgeving.
- Respondenten wijzen ook vaak op de onderlinge verbinding van groen met bestaand water, zoals de Catharijnesingel, maar ook de Kromme Rijn. Ze willen aantrekkelijke (groene) routes naar de groenere gebieden (zoals parken) buiten het centrum.

- Een aantal respondenten vraagt bij de plannen van de gemeente aandacht voor mogelijke negatieve effecten voor het milieu. Bijvoorbeeld dat mensen moeten omrijden en daarom meer kilometers maken, wat leidt tot meer uitstoot en geluidsoverlast.

Verblijven

- Er zijn veel suggesties om het verblijven in de Zuidpoort en omgeving te verbeteren (naast groen en looproutes). Onder andere rondom het Ledig Erf, Balijeplein en rondom station Vaartsche Rijn zien mensen kansen voor meer commerciële voorzieningen door een mix van horeca en winkels. Daarnaast zijn ook niet-commerciële voorzieningen gewenst, zoals parken, bankjes, sportgelegenheden, een tai chi-veldje en andere ontmoetingsplekken. Respondenten zien het weren van verkeer bij Ledig Erf als goede kans voor het vergroten van deze gewenste verblijfskwaliteit.
- Meerdere respondenten wijzen de gemeente ook op de historie van de Zuidpoort en de kansen om dit terug te brengen in de nieuwe ontwerpen van het gebied, bijvoorbeeld een groene Vondellaan net zoals rond 1900, de historische poortfunctie rond Ledig Erf en het zichtbaarder maken van cultureel erfgoed.
- Rondom het onderwerp van verblijven zijn ook aandachtspunten benoemd. Voorbeelden zijn de drukte rondom het Ledig Erf bij grotere evenementen en de overlast van hangjongeren en bezoekers bij onder andere de horeca en de steiger langs de Oosterkade.

2.4. Conclusie

Al met al zijn er uit de bijeenkomsten en ingediende reactieformulieren veel en diverse wensen en aandachtspunten naar voren gekomen.

We kunnen concluderen dat het volgens de meeste respondenten goed is dat de gemeente werkt aan een gezonde, aantrekkelijke en bereikbare Zuidpoort en omgeving. Hierbij is het toevoegen en verbinden van groen en water een veelgenoemde wens. Dit geldt ook voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Het toevoegen van extra commerciële en niet-commerciële voorzieningen kan volgens respondenten hieraan bijdragen. Leefbaarheid voor bewoners is belangrijk. Respondenten zien liever geen grootschalige evenementen op het Ledig Erf. Voor de uitstraling van het Zuidpoortgebied zou het historische karakter van het gebied een van de uitgangspunten kunnen zijn bij het ontwerpen van wegen en pleinen.

Op het gebied van mobiliteit is het volgens de meeste respondenten goed dat de gemeente werkt aan een rustiger en veiliger verkeersbeeld, waarbij meer ruimte is voor lopen, fietsen en ov en minder voor doorgaand autoverkeer. Goede mogelijkheden om over te steken zijn hierbij cruciaal. Het is belangrijk dat het gebied voor bewoners en gebruikers bereikbaar blijft en dat het gebied voor iedereen toegankelijk blijft. Denk hierbij ook aan specifieke doelgroepen zoals ouderen, mindervaliden en kinderen. Een toename van verkeer in de Zuidpoort (Bleekstraat/Albatrosstraat) en in de omgeving (Rivierenwijk/’t Goylaan) als gevolg van de maatregelen is niet wenselijk en moeten we zoveel mogelijk voorkomen. Dezelfde aandacht moet ook uitgaan naar mogelijk sluipverkeer (Binnenstad/Gansstraat/Rivierenwijk) en mogelijk bijkomende milieueffecten. Voorkom dat een verbetering op de ene route of plek zorgt voor alleen maar verslechtering op een andere route of plek.

De input uit de reacties van de eerste ronde buurtbijeenkomsten zijn meegenomen in de uitwerking van het gewenste toekomstperspectief van het Zuidpoort gebied en de bijhorende verkeersstudie. Verder nemen we de resultaten van deze participatie mee in de vervolgfase van planvorming voor de verschillende wegen en pleinen

3. Straatinterviews en online vragenlijsten

3.1. Doelstelling

Als tweede onderdeel van het participatietraject voor de studie Zuidpoort heeft de gemeente Utrecht eind januari op straat en online vragenlijsten afgenomen. Deze vragenlijsten zijn een aanvulling op de eerder georganiseerde buurtbijeenkomsten. Het doel van de vragenlijsten op straat en online was om naast de mening van bewoners, ook de mening van gebruikers van het gebied mee te kunnen nemen in de plannen. De belangrijkste vraag hiervoor was: "*Wat vindt u de belangrijkste kwaliteiten voor het toekomstige Zuidpoort gebied*." De vragenlijst diende als opiniepeiling onder een specifieke doelgroep (gebruikers van de Zuidpoort) en dus niet als instrument om mee te stemmen.

In deze terugkoppeling beschrijven we de opzet van de straatgesprekken en (online) vragenlijst en geven we een samenvatting van de opbrengsten.

3.2. Opzet straatinterviews

De straatinterviews in de Zuidpoort vonden plaats op meerdere momenten en tijdstippen. Maandagmiddag 23 januari in de Albatrosstraat en op het Ledig Erf, dinsdagmiddag 24 januari op de Vondellaan en bij station Vaartsche Rijn en dinsdagochtend 31 januari op het Balijeplein, in de Bleekstraat en nogmaals op het Ledig Erf. Tijdens deze momenten zijn enkele ambtenaren die betrokken zijn bij het project met voorbijgangers in gesprek gegaan over hun wensen voor het Zuidpoort gebied en was er ruimte voor het stellen van vragen.

We kijken tevreden terug op de gesprekken op straat. Ondanks het koude weer waren veel voorbijgangers bereid om met ons in gesprek te gaan en de vragenlijst in te vullen. We hebben goede gesprekken gevoerd, vragen beantwoord en mensen leken enthousiast over deze vorm van participeren.

De vragenlijst die we tijdens de straatinterviews gebruikten, stond in dezelfde periode online op de DenkMee pagina van het project. Door locatiegerichte online advertenties kregen gebruikers van het gebied een link naar de vragenlijst te zien op social media. Op deze manier wilden we het bereik van de vragenlijst vergroten en ook gebruikers die we niet op straat gesproken hebben een kans geven om te reageren.

In totaal hebben 726 mensen gereageerd op de vragenlijst, hiervan hebben 562 mensen de hele vragenlijst doorlopen. Ongeveer 15% van de respondenten hebben we op straat aangesproken, de anderen hebben de vragenlijst gevonden via DenkMee of social media.






Afbeelding 3.1, 3.2, en 3.3. *Impressies van de straatinterviews*

3.3. Opbrengsten

Na het afnemen van de vragenlijsten hebben we alle reacties gelezen en geanalyseerd. In deze paragraaf staat een samenvatting van de reacties. Let wel; deze opbrengsten geven dus de antwoorden weer van de respondenten van de vragenlijst, niet van heel Utrecht. Omdat het een samenvatting is, kan het zijn dat niet elke individuele opmerkingen is meegenomen.

Algemeen

- Ruim 1/3 van de respondenten is bewoner of ondernemer in het Zuidpoort gebied. De rest van de respondenten beschouwen we als gebruiker.
- Van de gebruikers komt het grootste deel met de fiets in de Zuidpoort, gevolgd door lopen en openbaar vervoer. Bewoners en ondernemers lopen het vaakst door het gebied, gevolgd door fietsen en autorijden.
- De meeste gebruikers komen in het Zuidpoort gebied omdat ze er doorheen reizen of voor vrije tijd (sport/winkelen/bezoek/horeca).
- Gebruikers van de Zuidpoort zijn hier in de meeste gevallen dagelijks of wekelijks te vinden.
- Tijdens de straatgesprekken hebben we gebruikers gevraagd om hun herkomst en bestemming door te geven. Veruit de meeste verplaatsingen van deze groep vond plaats binnen Utrecht zelf. Een deel van de verplaatsingen was regionaal en een klein aantal verplaatsingen was landelijk.

Waarden

De eerste vraag van de enquête was; *"Vink in de onderstaande lijst de 3 kwaliteiten aan die je het meest belangrijk vindt voor de Zuidpoort"*. De respondenten konden hierbij kiezen uit 8 verschillende kwaliteiten welke voor de gemeente allemaal belangrijk zijn (tabel 3.1.).

Tabel 3.1. *Kwaliteiten waaruit respondenten konden kiezen*

- Ruimte voor groen en natuur
- Ruimte voor Recreatie
- Ruimte voor voetgangers
- Ruimte voor fietsers
- Goede bereikbaarheid auto
- Goede bereikbaarheid OV
- Ruimte voor auto parkeren
- Ruimte voor fietsparkeren

- Bij zowel gebruikers als bewoners/ondernemers zijn drie kwaliteiten het vaakst gekozen: *ruimte voor de fiets*, *ruimte voor de voetganger* en *ruimte voor groen en natuur*. Voor gebruikers is *ruimte voor de fiets* het vaakst terug te zien en voor bewoners en ondernemers is dat *ruimte voor de voetganger*. Deze komen beide overeen met het meest gebruikte vervoermiddel van die groep.
- *Ruimte voor auto parkeren* is bij beide groepen het minst vaak gekozen als belangrijke kwaliteit.

Respondenten konden als aanvulling op de genoemde kwaliteiten zelf ook kwaliteiten doorgeven welke zij belangrijk vinden voor een toekomstige Zuidpoort. Deze reacties zijn terug te vinden in de onderstaande tabellen 3.2. en 3.3. We hebben bij deze opbrengsten geen onderscheid gemaakt tussen gebruikers en bewoners/ondernemers.

Tabel 3.2. *Aanvullende kwaliteiten/sfeerwensen/suggesties wat betreft de inrichting en uitstraling*

Inrichting en uitstraling		
Kwaliteiten	Sfeer	Suggesties
• Sociale veiligheid • Leefbaarheid • Behoud & zichtbaarheid historie • Schoon & goed onderhouden • Zichtbaarheid van het water • Woonkwaliteit • Goede luchtkwaliteit	• Aantrekkelijk • Authentiek • Gezellig • Bruisend • Rustig	• Pleininrichting op het Ledig Erf • Meer kleine/lokale winkels • Een markt • Beter benutten van het water • Een park • Meer speelruimte voor kinderen • Hondenuitlaatplekken • Meer zitgelegenheden

Tabel 3.3. *Aanvullende kwaliteiten/suggesties wat betreft mobiliteit*

Mobiliteit	
Kwaliteiten	Wensen
• Verkeersveiligheid • Oversteekbaarheid • Overzichtelijkheid • Duidelijkheid • Toegankelijkheid (specifiek voor ouderen en mindervaliden) • Rustig straatbeeld • Bereikbaarheid • Verbondenheid Zuidpoort met Rotsoord en de binnenstad	• Een goede doorstroom van al het verkeer • Gescheiden wegen en fietspaden • Minder auto- en vrachtverkeer • Frequenter openbaar vervoer • Goede autoverbindingen naar andere delen van de stad • Geen sluipverkeer • Toegang tot deelmobiliteit

3.4. Conclusie en vervolg

De opbrengsten van de vragenlijsten geven een goed beeld van de behoeftes van bewoners en gebruikers van het gebied. De reacties lijken voor een groot deel aan te sluiten bij de ambities van de gemeente voor dit gebied; ruimte voor de fiets, de voetganger en voor groen en natuur zijn kwaliteiten die bij de reacties het meeste naar voren zijn gekomen. Op het gebied van inrichting, uitstraling en mobiliteit zijn aanvullend op de 8 kwaliteiten uit de vragenlijst veel diverse andere gewenste kwaliteiten, sfeerideeën en suggesties meegegeven.
De input uit de vragenlijsten is meegenomen in de uitwerking van het gewenste toekomstperspectief van het Zuidpoort gebied. Verder nemen we de resultaten van deze participatie mee in de vervolgfase van planvorming voor de verschillende wegen en pleinen.

4. Stakeholder gesprekken

4.1. Doelstelling

In de studie Zuidpoort maken we een integraal toekomstperspectief voor een vrij groot gebied en stellen we maatregelen voor om dit toekomstbeeld te realiseren. De inrichting van dit gebied is belangrijk voor bewoners, ondernemers, bezoekers en reizigers van en door het gebied. Verschillende belangen spelen hier een rol. Daarom hebben we voor een aantal belangen gesprekken gevoerd met stakeholders. Deze input van kennis, ervaring en standpunten hebben we meegenomen in de studie en de afwegingen die daarin zijn gemaakt en vertaald in het toekomstperspectief. Ook nemen we de kennis mee naar de verschillende uitwerkingen in de planfase.

Hieronder volgen de samenvattingen van de stakeholdergesprekken op volgorde van overlegdatum.

4.2. Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO)

Hoofdlijnen verslag overleg tussen gemeente en Voetgangersvereniging Utrecht Oost (VVUO) op 22 februari 2023 en naderhand toegezonden reactie VVUO (april 2023)

Aanwezigen overleg 22 februari 2023:

Gemeente:	*Jaap Martijn (projectmanager) en Marijn Kik (beleidsadviseur fiets en voetganger)*
VVUO:	*Ger Offringa, Liesbeth Heikens en Arnoud Wolff*

Aanleiding overleg

De voetganger krijgt in de Zuidpoort veelal de prioriteit. Om deze belangen goed te vertegenwoordigen is vanuit het project contact gezocht met de VVUO om hen als stakeholder mee te laten denken. De VVUO is op deze uitnodiging ingegaan. Aan de hand van een presentatie heeft Jaap de VVUO meegenomen in wat de lopende studie Zuidpoort beoogt en waar we nu staan in het proces.

Hoofdlijnen uit het overleg ten aanzien van Zuidpoort

- De VVUO vindt het belangrijk dat de ruimte voor voetgangers, routes en de oversteekbaarheid op veel plekken vergroot moet worden (veilig, voldoende breed en aantrekkelijk).
- Er moet bij nieuwe plannen veel meer gedacht worden vanuit voetgangersnetwerken en hierin dient onderscheid gemaakt te worden tussen:
    - mobiliteit van voetgangers tussen wijken
    - mobiliteit van voetgangers tussen stedelijk gebied en buitengebied.
    - functionele routes (bijvoorbeeld naar voorzieningen, zoals naar winkels en station), recreatieve routes (wandelen, aantrekkelijke ommetjes), maar ook aantrekkelijke sportieve routes.
- De VVUO is geen voorstander van een shared space, of shared space achtige opzet, op het Ledig Erf. De VVUO ziet de meeste conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers. De stromen van zowel fietsers als voetgangers op het Ledig Erf zijn te groot en te conflicterend (in richting) om een shared space op deze plek goed, duidelijk en veilig te maken. Met angst dat de voetganger het onderspit gaat delven. De VVUO is voorstander van het doorzetten van herkenbaarheid op het Ledig Erf, net als bij de Weerdsingel.

- Oversteekbaarheid van (hoofd)fietsroutes voor voetgangers is belangrijk, ook met het oog op de toename van het aantal fietsers en de snelheid van fietsers.
- Heb oog voor ouderen, mensen met een beperking en kinderen. Denk daarbij ook aan obstakel vrije routes.

Overige punten uit de reactie VVUO met hun visie op de Zuidpoort (april 2023)

- Positief is de VVUO over de plannen voor Zuidpoort/Ledig Erf:
  - Het reduceren van de snelheid van autoverkeer naar 30 km/u;
  - Het verminderen van doorgaand verkeer;
  - Het fraaier inrichten en beter gebruik maken van de beschikbare ruimte;
  - Het toevoegen van groen en verblijfsruimte;
  - Het in lijn brengen met de herinrichting Twijnstraat, Ooster- en Westerkade.
- De VVUO ziet een inrichting van het Ledig Erf met een fietsstraat als positief, omdat dit zorgt voor meer ruimte om de bestaande stoepen te verbreden. Vaste stoepen zorgen voor meer organisatie en herkenbaarheid in het straatbeeld en komt zo de veiligheid voor voetgangers ten goede.
- Beperkt autoverkeer zorgt ervoor dat fietsers alerter zijn en vermindert de snelheid van met name e-bikes en padelecs en beschermen daardoor juist de voetgangers in dit gebied.
- De VVUO adviseert verder om:
  - Het singelprofiel door te trekken van Tolsteegsingel over het Ledig Erf naar de Catharijnesingel;
  - Het Ledig Erf gebied te verfraaien, maar wel met meer duidelijkheid van een straat en overige ruimte;
  - Het verkeer te reduceren door de toegangswegen naar het gebied te versimpelen; te zorgen voor betere doorstroming van verkeer buiten het gebied om.

4.3. Centrum Management Utrecht (CMU)

Hoofdlijnen verslag overleg tussen CMU en gemeente over stand van zaken Studie Zuidpoort.

Aanwezigen overleg 28 maart 2023:
Gemeente: *Gerard Verrijn Stuart en Robert Hoenselaar*
CMU: *Jeroen Roose-van Leijden, Jan Hagenouw en Rinus Griep*

Aanleiding overleg
CMU heeft per brief d.d. 31-10-20 22 aangegeven zich zorgen te maken over een verminderde bereikbaarheid van het centrum van Utrecht voor bestemmingsverkeer als gevolg van de knip Catharijnesingel, de voorgenomen herinrichting van het Westplein + Lombokplein en de in de studie Zuidpoort voorgestelde herinrichtingsmaatregelen. In haar brief pleit ze o.a. voor een goede bereikbaarheid van de parkeergarages P1, P2 en P6 en de Springwegparkeergarage in het centrum, ook bij een autoluwe inrichting van het Ledig Erf. Ook ziet ze graag dat de bewegwijzering van deze verbinding goed wordt aangegeven vanaf de ring.

Als reactie op deze brief heeft in december 2022 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met CMU en op 28 maart 2023 een ambtelijk overleg.

Reactie CMU op de concept-presentatie in ambtelijk overleg 28 maart 2023:

- Instemming met de in de toekomstvisie beschreven ambitie voor het gebied Zuidpoort.

- Het Adriaan van Ostadeplein is een aardig vergelijkend toekomstperspectief voor het Balijeplein, alleen zullen er op het Balijeplein ook in de toekomst vanwege de verbindende functie in het lokale wegennet wel meer auto's blijven rijden dan op het Adriaan van Ostadeplein.
- CMU kan zich wel vinden in de in de Zuidpoort voorgestelde verkeersmaatregelen, als goed aandacht wordt besteed aan:
    - Hou de binnenstad goed bereikbaar voor autoverkeer (bezoekers en logistiek);
    - Een voldoende mate van doorstroming op de toegangsroutes naar het zuidwestelijk deel van de binnenstad via de Briljantlaan en de Balijelaan/Vondellaan;
    - De verkeersknips Catharijnesingel en Ledig Erf ook zorgen voor minder doorgaand verkeer door de Zuidpoort, waardoor er meer ruimte in het verkeerssysteem komt voor bestemmingsverkeer richting o.a. de binnenstad;
    - Waarbij dit verkeer voldoende kan doorstromen bij een inrichting van de routes volgens 30 km/uur (i.p.v. 50 km/uur met meer optrekken, afremmen en stilstaan);
    - De bebording en navigatiesystemen de bezoekers van de binnenstad vanaf de snelwegring effectief via de juiste routes naar de binnenstad begeleiden;
    - Verken of de navigatiesystemen ook rekening kunnen houden met het actuele verkeersaanbod (verkeersdruk).

4.4. Fietsersbond

Hoofdlijnen verslag overleg tussen Fietsersbond en gemeente over stand van zaken Studie Zuidpoort (30 maart 2023) en naderhand uitgebrachte reactie door de Fietsersbond (7 mei 2023).

Aanwezigen overleg 30 maart 2023:
Gemeente: *Gerard Verrijn Stuart, Jaap Martijn, Ronald Tamse en Robert Hoenselaar*
Fietsersbond: *Peter van Bekkum en Ria Glas*

Aanleiding overleg
Utrecht geeft prioriteit aan de voetganger en fietser. Dit geldt zeker voor de Zuidpoort. Waar momenteel de auto nog veel ruimte inneemt, maar waar de ambitie ligt om meer ruimte te creëren voor voetganger, fiets, groen en verblijfskwaliteit. Door de Zuidpoort lopen veel fietsroutes, waarvan er veel naar of over het Ledig Erf gaan. De verwachting is dat het aantal fietsers sterk toeneemt. Om de Zuidpoort gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden zal ook het fietsnetwerk een belangrijke plek krijgen in de studie Zuidpoort. Vanwege de belangrijke positie van de fiets is de gemeente in gesprek gegaan met de Fietsersbond,

Dit verslag richt zich vooral op de punten uit het gesprek die gerelateerd zijn aan de studie Zuidpoort. Deze punten zijn ook opgenomen in de door de Fietsersbond op 7 mei 2023 gestuurde reactie. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van deze punten:

Algemeen:
- De Fietsersbond vraagt om het doel en de scope van de herinrichting zo helder en compleet mogelijk te formuleren.

Ledig Erf
- Het Ledig Erf dient, als onderdeel van de Singelring, voor fietsers twee belangrijke doelen:

    - Verminderen van de belasting van de binnenstadsas, waarvoor juist de aansluiting in het Ledig Erf essentieel is;
    - De Singelring maakt onderdeel uit van een regionale verdeelring, waardoor ook essentieel is dat de ring een gesloten geheel vormt;

      De Fietsersbond vindt het Ledig Erf van groot belang in de Singelring en vraagt de gemeente hier een uitstekend doorfietsbare route van te maken.
- De Fietsersbond ondersteunt van harte een knip voor het autoverkeer op de Vaartserijnbrug. Hierdoor ontstaat er voldoende ruimte om de twee belangrijke verkeersstromen over het Ledig Erf goed te faciliteren, namelijk de fietsers langs de Singelroute en de voetganger tussen het centrumgebied aan de Ooster- en Westerkade en de binnenstad/Twijnstraat.
- De Fietsersbond is van mening dat, vanwege de twee sterk verschillende hoofdstromen (voetgangers en fietsers) die elkaar kruisen op het Ledig Erf, het onverantwoord is om het Ledig Erf in te richten als shared space. Ook bezien vanuit het optimaal functioneren van de Singelring.
- Met de knip op de Vaartserijnbrug ziet de Fietsersbond een fietsstraat als een veilig haalbare vormgeving. Zij stelt het volgend profiel voor: voetpad 2,8 m – fietsstraat 10 (met mogelijke selectieve toegang autoverkeer) – voetpad 4,4 m. Profiel kan richting het westen worden doorgetrokken tot aan de kruising Bleekstraat en richting het oosten tot aan de kruising met de Abstederdijk. Vormgeving gaat vanaf die plekken naar het Singelprofiel met fietsers op asfaltstroken langs de klinker-rijbaan.

Vondellaan

- De Fietsersbond geeft aan dat een afslaggebod op de Vondellaan er zeker toe kan bijdragen dat autoverkeerstromen tussen het oost en west zeer onaantrekkelijk wordt gemaakt. Hierbij is het wel vereist dat het voor autoverkeer zo goed als onmogelijk wordt gemaakt om op de Bleekstraat te keren. Voorkom dat auto's via de busstrook het verbod om rechtdoor te rijden negeren. De Fietsersbond denkt graag mee over de precieze vormgeving van de aansluiting Vondellaan/Bleekstraat.
- Fietsersbond pleit om meer ruimte voor de fietsers langs de Vondellaan, nu zijn de fietspaden aan beide kanten van de Vondellaan onvoldoende breed.
- Zorg voor alle fietsvoorzieningen voor een samenhangend geheel dat goed aansluit op de herkomsten en bestemmingen van fietsers. Ook met als doel dat fietsers van deze routes gebruik maken en minder door de binnenstad heen fietsen. De Fietsersbond denkt graag mee over de toekomstige fietsinfrastructuur in de ontwerpfase van de Vondellaan.

Westerkade

De Fietsersbond vindt het jammer dat de gemeente heeft gekozen om de Westerkade in te richten als een verblijfsgebied en te kiezen voor klinkers. Hiermee sluit een regionale doorfietsroute niet naadloos aan op de Singelroute. De alternatieve fietsroutes via de Bleekstraat en Albatrosstraat zijn volgens de Fietsersbond nu onaantrekkelijk en onveilig.

Jutfaseweg

De Fietsersbond is blij dat de Jutfaseweg als fietsstraat ingericht gaat worden. Wel vindt zij het verkeerslicht op het kruispunt met de Waalstraat onnodig, het is niet de meest veilige kruispuntoplossing en de intensiteiten zijn laag genoeg.

Balijeplein

De Fietsersbond vindt het Balijeplein een asfalt zee wat een stevige herinrichting verdient en denkt hierin graag mee. Meer ruimte voor de fiets, de voetganger als groen en verblijven en minder asfalt voor auto en bus.

Bleekstraat
De Bleekstraat kan anders en beter worden ingericht. Er zijn nu 3 brede rijstroken (max snelheid 50 km), fietsstroken, brede stoepen en geen groen. Bij de verwachte intensiteiten zijn fietspaden wel noodzakelijk.

Albatrosstraat

- De Fietsersbond blijft zich zorgen maken over de Albatrosstraat. Er gebeuren relatief veel ongelukken, er rijden veel auto's en de max. snelheid van 50 km/uur wordt regelmatig overschreden. Door de kenmerken van de straat is het een uitdaging om de snelheid van het autoverkeer effectief terug te brengen tot écht maximaal 30 km/uur.
- Tegelijkertijd wordt er een flinke groei in het aantal fietsers verwacht, terwijl vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn in de huidige wegindeling. Als de wegindeling niet wijzigt pleit de Fietsersbond voor een alternatieve en veiligere route in plaats van de aanwijzing van de Albatrosstraat als hoofdfietsroute.

Waalstraat
Volgens de Fietsersbond is vanwege het aantal motorvoertuigen een fietsstraat door de Waalstraat niet veilig mogelijk zonder aanvullende maatregelen. Met snelheidsremmers is een fietsstraat wel mogelijk. Het verkeerslicht bij de Jutfaseweg kan volgens de Fietsersbond weg.

Diamantweg
De Diamantweg blijft te druk en heeft fietspaden nodig. De Fietsersbond acht het wenselijk om ervoor te zorgen dat de verkeersintensiteit laag blijft, dit kan o.a. het aanbrengen van voldoende obstakels.

Verkeerslichten
De Fietsersbond gaat ervanuit dat alle verkeerslichten in dit gebied worden verwijderd, inclusief het verkeerslicht bij Sterrenwijk. De Fietsersbond voegt een notitie toe waarin haar visie over verkeerslichten verder wordt toegelicht.

4.5. Nood- en hulpdiensten (VRU)

Hoofdlijnen verslag overleggen tussen VRU (Veiligheidsregio Utrecht) en gemeente over stand van zaken Studie Zuidpoort.

Aanwezigen overleg 4 april 2023:
Gemeente: *Gerard Verrijn Stuart en Robert Hoenselaar*
VRU: *Bas Gul en Dave Hoencamp*

Aanwezigen overleg 1 juni 2023:
Gemeente: *Gerard Verrijn Stuart en Robert Hoenselaar*
VRU: *Bas Gul en Koen Gerritsen*

Aanleiding overleg
De wegen in de Zuidpoort zijn belangrijk voor de nood- en hulpdiensten. Vooral de aanwezigheid van de brandweerkazerne aan de Briljantlaan maakt de bereikbaarheid van de wegen in de Zuidpoort voor de brandweer belangrijk. Ook de Dichtersbaan is een belangrijke route voor nood- en hulpdiensten naar Utrecht CS en omgeving.

In een overleg op 4 april 2023 hebben we de in het toekomstperspectief Zuidpoort voorgestelde verkeersmaatregelen toegelicht aan de VRU. Op verzoek van de VRU hebben we in een tweede gesprek op 1 juni de verkeersmaatregelen verder toegelicht. Op basis van deze gesprekken heeft de VRU een brief gestuurd (22 juni 2023, Bas Gul), waarin ze haar reactie heeft gegeven op de voorgestelde verkeersmaatregelen.

Reactie van de VRU
De VRU hanteert een dekkingsplan, waarin wordt weergegeven hoe zij invulling geeft aan de wettelijke opkomsttijden. De positionering van brandweerkazernes, de uitruktijd en het gemeentelijke mobiliteitsplan bepalen tezamen of de opkomsttijden behaald kunnen worden. De VRU geeft in haar reactie aan dat de gevolgen voor het dekkingsplan zeer beperkt zijn. Als gevolg van de voorgestelde verkeersmaatregelen worden 3 objecten in de Rijnlaan niet meer binnen de huidige meettijden behaald. Hierbij is rekening gehouden met de aanpassing van de Rijnlaan tot een fietsstraat (30 km/uur), maar nog niet met de eventuele toekomstige aanpassing van de Vondellaan naar 30 km/uur.

Het verlagen van de maximumsnelheid en het doorvoeren van aanpassingen op het wegprofiel zullen effect hebben op de opkomsttijd. De maximum toegestane snelheid voor brandweervoertuigen met een spoedeisende taak binnen de bebouwde kom mag met 20 km/uur worden overschreden waar dit redelijkerwijs kan en waar geen gevaar of hinder wordt veroorzaakt met deze overschrijding. Op een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) zal door de brandweer dus maximaal met 50 km/uur gereden worden.

Voor de toegankelijkheid van brandweervoertuigen zal de inrichting van 30 km/uur wegen hierop afgestemd moeten zijn. De Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019 van Brandweer

Nederland biedt duidelijkheid over de eisen aan een weg i.r.t. de eigenschappen en dimensionering van hulpdienstvoertuigen. Deze handreiking zal de VRU dan ook hanteren bij de advisering over gemeentelijke mobiliteitsplannen en daarmee de GOW30. Belangrijke aspecten daarbij zijn de noodzaak voor doorstroming in het verkeer en een minimum aan hinder/vertraging door snelheidsbeperkende maatregelen.

In het gesprek heeft de VRU ook aangegeven dat een voldoende mate van doorstroming voor de nood- en hulpdiensten belangrijk is. Stil moeten staan in het verkeer is funest voor het halen van de opkomsttijden. Het is belangrijk om te zorgen voor adequate uitwijkmogelijkheden ingeval van een file en calamiteit, zodat de nood- en hulpdiensten veilig en snel langs het stilstaande verkeer kunnen rijden. Het gebruik van fietspaden is hiervoor in principe niet geschikt, omdat fietsers op de vaak smalle en druk bereden fietspaden geen nood- en hulpdiensten verwachten en er ook weinig ruimte is om verkeersveilig te kunnen passeren.

De VRU geeft tot slot in haar reactie aan graag gesprekspartner te willen blijven om de effecten van voorgenomen verkeerswijzigingen te duiden en aan te geven hoe de impact voor de operationele prestaties van de brandweer zo klein mogelijk gemaakt kan worden.

N.B.:
Het vraagstuk over het borgen van de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten bij de herinrichting van wegen zoals de Vondellaan en de Baden Powellweg van 2x2 naar 2x1 rijstroken (maar b.v. ook de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard en de Socrateslaan) is ook besproken op een stedelijk afstemoverleg tussen de gemeente (afdelingen OOV, Mobiliteit en Werven) en de nood- en hulpdiensten op 25 mei 2023. Daar is afgesproken dat de cumulatieve effecten van de herinrichting van dit soort wegen op het niveau van het stedelijk wegennetwerk onderzocht zal worden en dat partijen met elkaar in gesprek blijven om de mogelijkheden te verkennen om de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten op het gewenste peil te houden.

4.6. SOLGU / COSBO

Verslag overleg met Solgu en Cosbo over studie Zuidpoort, 23 mei 2023

Aanwezig:
Solgu: *Taco Nijhoff*
Cosbo: *Wim van Vugt en Miriam Sterk*
Gemeente: *Jaap Martijn*

Aanleiding overleg
Aan de hand van een presentatie worden Solgu en Cosbo bijgepraat over de studie Zuidpoort. De aanleiding, het doel en de uitwerking tot nu toe in een toekomstperspectief, het doorlopen participatietraject en de eerste uitkomsten van de verkeersstudie. Langzaam verkeer krijgt in de Zuidpoort prioriteit. Daarom betrekken we stakeholders als de Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) en Cosbo (Collectief Orgaan Samenwerkende Bonden van Ouderen) graag bij de totstandkoming van de studie Zuidpoort. De studie Zuidpoort gaat over keuzes op netwerkniveau en gaat nog niet om de precieze invulling van de straat. Belangrijk is om de aandachtspunten en belangen voor de verschillende gebruikers in deze studiefase nu al te benoemen. Daarbij is in het overleg vooral ingegaan op de belangrijke doelen vanuit Solgu en Cosbo ten aanzien van voetgangers, ouderen en mensen met een beperking.

Algemeen
Taco geeft namens de Solgu aan dat er contact is met de gemeente als het gaat om de belangen van mensen met een beperking. De Solgu adviseert de gemeente om in zijn algemeen, maar ook voor deze studie Zuidpoort:

- de Solgu bijtijds bij projecten te betrekken;
- het eigen gemeentelijk toegankelijkheidsbeleid goed en zo breed mogelijk toe te passen;
- te toetsen op het van toepassing zijnde VN-verdrag (o.a. over het bijtijds betrekken en zorgdragen voor verbetering en geen verslechtering).

Ook de Cosbo deelt deze standpunten en kijkt naar de praktijk van vandaag. De aandachtspunten vanuit ouderen worden vaak onderschat, maar vragen juist om extra aandacht in het denken en maken van plannen voor de openbare ruimte en over mobiliteit (voetganger, fiets, ov en auto).

De gemeente geeft aan dat we als gemeente voetganger en fietsers in de Zuidpoort prioriteit geven. Daarnaast is inclusiviteit één van de pijlers uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Ook uit de reeds doorgelopen participatie kwamen duidelijk de aandachtspunten van ouderen naar voren. En daarmee ook voor een deel de wensen/vraag vanuit mensen met een beperking.

In het overleg kwam ook het belang van bereikbaarheid naar voren voor ouderen en mensen met een beperking in planvormingsprocessen van de gemeente. Op de avonden en tijdens de straatinterviews is met veel ouderen gesproken, de mensen met een beperking waren minder vertegenwoordigd. Wel indirect, zoals partners, familie of kennis van mensen met een beperking. Ook bestond de mogelijkheid om digitaal te reageren, waarvan goed gebruik is gemaakt. Juist de stakeholdersgesprekken zoals deze zijn er om aandachtspunten specifiek voor en vanuit deze doelgroepen, verder te vertegenwoordigen en scherper te krijgen.

Studie Zuidpoort
Namens Cosbo benoemt Miriam aandachtspunten bij de opgaven om gebieden autoluw te maken en het doorgaande verkeer te weren.

- Let hierbij op dat we ouderen en mensen met een beperking niet uit het oog verliezen. Juist deze doelgroep is voor een deel afhankelijk van de auto om (überhaupt) bij een bestemming te komen.
- Ook het kunnen parkeren nabij een bestemming is van belang. Zo wordt het aantal beschikbare parkeerplekken voor invaliden in de binnenstad, maar ook algemeen binnen de gemeente door Cosbo onvoldoende gevonden.

Gevraagd wordt om bij het prioriteit geven aan voetganger en fiets, het weren van de auto en het verminderen van parkeerplekken op straat de noodzakelijke aandacht te geven aan de benodigdheden van deze doelgroep om goed te kunnen functioneren en zelfstandig bestemmingen te kunnen bereiken.

Verdere aandachtspunten uit het overleg:

- Denk ook aan goede bebording en bewegwijzering.
- Gebruik maken van OV is voor ouderen en mensen met een beperking niet vanzelfsprekend en daarmee niet altijd een volwaardig alternatief. Denk hierbij aan haltes, keuze van locaties voor haltering, maar ook de bereikbaarheid van station Vaartsche Rijn en omgeving.
- Laten we ook kijken naar andere landen en steden hoe zij dit doen. Bijvoorbeeld België, Frankrijk en Berlijn.

5. Bewonersorganisaties

5.1. Aanleiding

Naast buurbijeenkomsten, digitale reactierondes, straatinterviews en stakeholdersgesprekken zijn ook gesprekken gevoerd met twee bewonersorganisaties. Dit betreft het Bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan en het bewonerscomité Twijnstraat. Beide organisaties zijn al enige tijd betrokken in het proces waarin wordt nagedacht over de toekomst van de Zuidpoort, of specifiek de delen waar zij zich op richten. Gezien hun wensen, zorgen en hun ideeën vindt met enige regelmaat overleg plaats en nemen we de hoofdpunten uit deze gesprekken mee in dit participatiedocument.

Het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan heeft in het voorjaar van 2021 een reactie geformuleerd op het gemeentelijke mobiliteitsplan en het voorgenomen besluit voor aanpassing van de verkeersstructuur van de Zuidpoort. In haar reactie heeft Toekomst Balijelaan een pleidooi gehouden om de Balijelaan en het Balijeplein volwaardig mee te nemen bij de gemeentelijke plannen voor de herinrichting van de Zuidpoort en omgeving. De raad heeft in haar besluit over de verkeersstructuur Zuidpoort in juli 2021 besloten twee varianten voor de aanpassing van de verkeersstructuur verder uit te werken. En daarbij bewoners, ondernemers en belanghebbenden te betrekken. En daarbij ook aandacht te besteden aan de mogelijkheid voor een leefbaarder Balijeplein en Balijelaan.

Het bewonerscomité Twijnstraat denkt al jaren actief mee met de verschillende beleidsplannen en planuitwerkingen die betrekking of effect hebben op hun buurt en de nabije omgeving. Namens het bewonerscomité worden ook adviezen uitgebracht naar de gemeente of aandacht gevraagd voor kansen en zorgen die zij zien voor dit deel van de zuidelijke binnenstad en omgeving.

In paragraaf 6.1 en 6.2 wordt een samenvatting gegeven van de beide bewonersgesprekken.

5.2. Bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan

Zoals in de aanleiding aangegeven, had het bewoners- en ondernemersinitiatief in haar reactie op het Mobiliteitsplan 2040 een pleidooi gehouden om de Balijelaan en het Balijeplein volwaardig mee te nemen bij de gemeentelijke plannen voor de herinrichting van de Zuidpoort en omgeving. De raad heeft dit pleidooi overgenomen en gevraagd om bij het vervolg van de studie Zuidpoort de mogelijkheid voor een leefbaarder Balijeplein en Balijelaan verder te onderzoeken.

Het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan heeft een visie geformuleerd voor de herinrichting van het Balijelaan en het Balijeplein. In deze visie staan de volgende kernwaarden van de bewoners en ondernemers centraal: gezond, groen en veilig wonen, verblijven, werken en verplaatsen in samenhang met een moderne verkeers- en verblijfsfunctie van de Balijelaan en het Balijeplein. Dus met meer ruimte en verkeersveiligheid voor fietser en voetganger, inclusief bewoners, en een remmende functie voor gemotoriseerd verkeer.

Samen met Marlies Bos als vertegenwoordiger van het bewoners- en ondernemersinitiatief Toekomst Balijelaan hebben we op 11 september 2022 ook een 'Leefbaarheidsatelier Balijeplein en Balijelaan' georganiseerd. Tijdens dit atelier hebben bewoners en vertegenwoordigers van de gemeente op locatie en in het Stadskantoor de kansen en mogelijkheden verkend voor een andere inrichting van Balijelaan en Balijeplein

Tijdens het atelier hebben bewoners en ondernemers en gemeentelijke vertegenwoordigers ideeën en mogelijkheden voor een andere inrichting van het Balijeplein en de Balijelaan geïnventariseerd. Daarbij hebben we vastgesteld dat de aanwezige bewoners en ondernemers en de gemeente zich konden vinden in de benoemde ambities. Deze hebben we ook opgenomen in het Toekomstperspectief voor de Zuidpoort. Het is zaak nu eerst een aantal kaderstellende verkeersmaatregelen door de raad te laten vaststellen. Deze verkeersmaatregelen vormen vervolgens het uitgangspunt voor de uitwerking van ontwerpen voor een andere inrichting van Balijeplein, Balijelaan en de Rijnlaan noord.

Het bewoners- en ondernemersinitiatief heeft over dit onderwerp ook gesproken met wijkwethouder De Vries tijdens een werkbezoek van hem aan de Balijelaan in juni 2023.

5.3. Bewonerscomité Twijnstraat

We hebben op 9 februari 2023 een gesprek gevoerd met het Bewonerscomité Twijnstraat. Tijdens dit overleg hebben we de doelstelling en stand van zaken in het proces van de studie Zuidpoort toegelicht. Ook hebben we de mogelijke verkeersmaatregelen als onderdeel van het toekomstperspectief Zuidpoort besproken.

Het Bewonerscomité heeft in dit overleg aangegeven achter de ambities en doelstellingen van de studie te staan, inclusief het weren van doorgaand autoverkeer om deze ambities te kunnen bereiken. Het comité heeft aandacht gevraagd voor een goede bereikbaarheid (ook voor auto's) van het gebied Twijnstraat/Oudegracht e.o. voor bewoners en bestemmingsverkeer. Ook hebben ze aangegeven zich zorgen te maken over sluipverkeer door dit gebied als gevolg van de knip Ledig Erf.

Om deze redenen is het comité voorstander van een verkeersvariant fietsstraat Ledig Erf, waarbij auto's met herkomst of bestemming in het gebied Twijnstraat/Oudegracht de knip kunnen passeren. Het comité geeft bij monde van Henk Tromp aan dat via een autoluwe en snelheidsremmende inrichting van de wegen in de Zuidpoort ook een sterke reductie van het gebiedsvreemde autoverkeer en daarmee de doelen uit het toekomstperspectief Zuidpoort kan worden bereikt.

Het comité heeft over dit onderwerp ook gesproken met wijkwethouder Oosters tijdens een werkbezoek van haar aan deze wijk.

6. Tweede ronde buurtbijeenkomsten

6.1. Aanleiding & doel

In april zijn de tweede reeks aan buurtbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten:

- gaven wij een terugkoppeling van de resultaten uit de eerder doorlopen participatiemomenten;
- gaven wij een toelichting op het concept van het toekomstbeeld van de Zuidpoort. Dat maakten we op basis van de participatieresultaten, bestaande beleidsstukken en uitgevoerde onderzoeken o.a. verkeer en milieu;
- konden bewoners, ondernemers en andere betrokkenen een reactie geven op het toekomstbeeld;
- beantwoordden wij vragen die werden gesteld.

Deze buurtbijeenkomsten zijn tevens het laatste onderdeel van het participatietraject van deze fase van de Zuidpoortstudie. In dit verslag leest u een terugkoppeling van deze buurtbijeenkomsten en een samenvatting van de reacties.

6.2. Inhoud bijeenkomsten

In totaal zijn er deze ronde drie inloopbijeenkomsten georganiseerd. Deze vonden plaats op 12 april (stadskantoor), 18 april en 21 april (Kaffeetaria). Tijdens deze bijeenkomsten was de ruimte opgedeeld rondom verschillende tafels. Bij elke tafel werd een ander onderdeel van het toekomstperspectief gepresenteerd; proces en participatie, ruimtelijke inrichting, verkeer en milieueffecten. Er was ruimte voor vragen en bezoekers kregen mondeling en via reactieformulieren de mogelijkheid om hun visie op te plannen te delen. Betrokkenen die niet in staat waren om naar de bijeenkomsten te komen, konden online een reactie achterlaten.
In totaal hebben 169 mensen de buurtbijeenkomsten bezocht en zijn er 104 reacties achtergelaten (waarvan 71 op de bijeenkomsten en 33 digitaal). Tijdens de bijeenkomsten hing er over het algemeen een goede sfeer. We kregen veel positieve feedback, maar er was ook ruimte voor aandachtspunten en zorgen.





Foto's: *Presentatiemateriaal en sfeerimpressie buurtbijeenkomsten*

6.3. Resultaten

Na afloop van de buurtbijeenkomsten en het sluiten van het online reactieformulier hebben we de binnengekomen reacties uitgebreid gelezen en geanalyseerd. In dit hoofdstuk geven we een samenvatting van deze reacties. Let op; het is een samenvatting en geen volledige verslaglegging, niet alle reacties zijn daarom één op één terug te lezen. We spreken in de resultaten over respondenten. Hiermee bedoelen we de bezoekers van de bijeenkomsten en indieners van de papieren en digitale reactieformulieren.

Ruimtelijke kwaliteit

Veel respondenten reageren positief op de ruimtelijke kwaliteit en inrichting die we met de plannen in de Zuidpoort willen bereiken. Zij noemen de Zuidpoort in het geschetste toekomstperspectief een mooier en leefbaarder gebied, met meer rust en woonplezier. Het lijkt meer één geheel in plaats van het onsamenhangende beeld van nu. Het is daarbij goed dat er intentie is om de historie van het gebied te herstellen. Een paar respondenten noemen de komst van pleinen (Ledig Erf en Balijeplein) als een pluspunt.

Groen en water

Een groot deel van de respondenten noemt het toevoegen van groen in het gebied een belangrijk aspect wat goed terugkomt in de plannen. Als voorbeelden noemen ze de ideeën voor het Ledig Erf, het Balijeplein en het Singelpark. Hierbij is het vooral goed om voor inheems en divers groen te kiezen, ter verbetering van de biodiversiteit. Door het toevoegen van groen wordt er rekening gehouden met luchtkwaliteit en hittestress. Aandachtspunten die genoemd zijn bij het extra groen zijn de benodigde mankracht voor het onderhoud en het gelijk blijven van de lichtinval. Wat betreft water is het volgens een respondent belangrijk om de visie stadswater goed te integreren in de plannen. Dit gaat over de toegankelijkheid, het gebruik en de overlast rondom water(wegen).

Verblijven

Naast groen is ook positief gereageerd op de aandacht voor de verblijfskwaliteit van het gebied. Meerdere respondenten vinden het belangrijk dat er in het gebied ruimte is voor ontmoeten, verblijven, ontspannen en spelen en zien dit terug in het toekomstperspectief. Op het gebied van voorzieningen zijn zij dan ook blij met meer recreatiemogelijkheden, meer zitgelegenheden en meer sport- en spelmogelijkheden. Dit werd vooral genoemd in combinatie met het Ledig Erf. Andere respondenten zien daarentegen liever niet meer horeca op het Ledig Erf verschijnen dan er nu is, om de rust en het woonplezier te bewaren.

Geen straten vergeten

Een vaker genoemd aandachtspunt is om in de ruimtelijke plannen geen straten te vergeten. Zo zien verschillende respondenten bijvoorbeeld kansen om de zuidelijke Catharijnesingel te verbeteren met meer groen, een bredere berm, 30 kilometer-inrichting en aanlegplaatsen voor boten. Andere straten die in dit opzicht genoemd zijn, zijn de Balijelaan, Albatrosstraat, Twijnstraat, Waalstraat en Diamantweg.

Fiets & voetganger

Veel respondenten reageren positief over de aandacht voor voetgangers en fietsers in het gepresenteerde toekomstperspectief van de Zuidpoort. Zij zijn te spreken over het rustigere en overzichtelijkere verkeersbeeld en het feit dat er specifieke aandacht is voor toegankelijkheid voor ouderen/mensen met een lichamelijke beperking. Een groot deel is blij met de extra ruimte voor de fiets, bijvoorbeeld door de bredere fietspaden en duidelijke fietsroutes. Een vergelijkbaar deel is blij met de extra ruimte voor voetgangers, ook in combinatie met de bredere, duidelijke wandelpaden. Meerdere respondenten reageren positief op de betere verbinding tussen Rotsoord, Vaartsche Rijn, Ooster-/Westerkade, Ledig Erf en de Binnenstad die we willen realiseren. Hierbij moeten we in de uitvoering niet vergeten om alle wandelpaden goed met elkaar te verbinden.

Veiligheid en oversteekbaarheid

Een paar onderdelen zitten volgens sommige respondenten al goed in het toekomstbeeld verwerkt, maar verdienen volgens anderen nog meer aandacht.

- Dit geldt ten eerste voor het veilig oversteken van straten. Verschillende respondenten zijn blij dat er wordt gewerkt aan een betere oversteekbaarheid, bijvoorbeeld op Ledig Erf, de Vondellaan en de Baden-Powellweg. Andere straten waar nu ook al weinig veilige oversteekpunten zijn moeten we hierbij niet vergeten, zoals de Bleekstraat, Albatrosstraat en de Catharijnesingel.
- Hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheid; op bijvoorbeeld het Ledig Erf wordt dit al meegenomen, maar het is belangrijk om ook op de plekken waar meer auto- en fietsverkeer komt te zorgen dat de verkeersveiligheid verbetert. Het is daarbij ook van belang om rekening te houden met snelheidsverschillen, drukte en gevaarlijk gedrag op het fietspad. Ook moeten we de sociale veiligheid van fietspaden, bijvoorbeeld richting Utrecht Science Park, goed waarborgen.

Inrichting
Uit de reacties blijkt dat bij de inrichting voor fiets en voetganger men het belangrijk vindt om een duidelijke, gescheiden wegindeling te realiseren. Shared spaces, zoals het Domplein, voelen voor voetgangers vaak onveilig. Ook bij shared spaces voor fietsers en auto's, zoals fietsstraten, voelt volgens sommigen onveilig voor fietsers en automobilisten, specifiek voor ouderen en kinderen. Volgens anderen is een fietsstraat juist een waardevolle inrichting.

Fietsparkeren
Tot slot stellen respondenten voor om te zorgen voor voldoende (bewaakte) fietsparkeerplekken, onder andere op het Ledig Erf en bij Vaartsche Rijn. Op dit moment staan er al veel foutgeplaatste fietsen en bij toename van fietsverkeer en verblijven zal dit volgens hen ook toenemen.

Auto & OV

Uit de reacties blijkt dat de meeste respondenten blij zijn met het doel om doorgaand autoverkeer te verminderen en zo te zorgen voor een rustiger verkeersbeeld, waarbij de auto minder prioriteit heeft en er meer ruimte ontstaat voor verblijven, groen, wandelen en fietsen. Dit geldt bijvoorbeeld voor plekken als het Ledig Erf, de Bleekstraat, de Vondellaan en het Balijeplein. Ze vinden het goed dat door het rustigere verkeersbeeld de luchtkwaliteit verbetert en het geluid minder wordt. Meerdere respondenten zijn om deze redenen ook positief over de verkeersmaatregelen die de gemeente voorgesteld heeft om dit te realiseren; de verkeersknip op Ledig Erf, met aanvullend een afslaggebod bij de Bleekstraat, de afkoppeling van de Jutfaseweg en de herinrichting op de Rijnlaan Noord, Waalstraat en Diamantweg. Ook is een groot deel blij met de vastgestelde knip op de Catharijnesingel.

Autobereikbaarheid
Tegelijkertijd is het voor andere bewoners van de Zuidpoort en omgeving belangrijk dat zij, ondanks de maatregelen, met hun auto nog steeds hun huis, parkeerplekken, werk, voorzieningen (bijvoorbeeld het Diakonessenhuis) en andere delen van de stad kunnen bereiken. Volgens verschillende respondenten is hier bij de planvorming al goed over nagedacht, bijvoorbeeld door de alternatieve routes voor bestemmingsverkeer en het plan om verkeer volgens de buitenste ringen te leiden. Volgens anderen is dit echter nog steeds een belangrijk aandachtspunt. In het kader van autobereikbaarheid wordt er daarom gevraagd rekening te houden met:

- *Doorstroming van (bestemmings)verkeer*. Op dit moment zijn straten vaak al erg druk in spitstijden of juist in het weekend (Catharijnesingel). Op de Vondellaan ontstaat daarnaast vooral in de zomermaanden een opstopping als de Vondelbrug open staat. Respondenten

vragen zich af of sommige straten (o.a. Albatrosstraat, Catharijnesingel, Bleekstraat, Venuslaan en de Binnenstad) voldoende doorstroming gegarandeerd kan worden bij het doorvoeren van de maatregelen. Bij de Bleekstraat is dit volgens bewoners uit Hoogh Boulandt extra vervelend, omdat dit na het invoeren van de knip op Ledig Erf de enige toegangsweg naar en van het gebied is. Als voldoende doorstroming mogelijk is, vinden een groot aantal respondenten de route via de Albatrosstraat, Vondellaan en Bleekstraat geen probleem. Vanuit de zorgen over doorstroming stelden een aantal respondenten vragen over wie een uitzonderingpositie mogen krijgen en dus door de knip Ledig Erf mag rijden. Zij stellen als idee voor dat bewoners van Hoogh Boulandt en/of de Binnenstad door middel van bijvoorbeeld nummerplaat herkenning wel door de knip kunnen rijden. Andere respondenten begrijpen als de gemeente hierin terughoudend is wie hier als uitzondering toegang krijgt.

- *Sluipverkeer*. Er is door sommige respondenten positief gereageerd op de preventieve maatregelen die we nemen tegen eventueel sluipverkeer, bijvoorbeeld afkoppeling Jutfaseweg en monitoring van verkeer en eventueel eenrichting in de Gansstraat. Anderen vinden de kans op vooral sluipverkeer in de binnenstad (Twijnstraat/Oudegracht/Lange Smeestraat) na het doorvoeren van de knip op Ledig Erf nog steeds zorgelijk en vinden dat daar nog niet voldoende maatregelen tegen bedacht zijn. Ideeën die zijn aangedragen zijn het (verder) compartimenteren van de binnenstad en eenrichtingsverkeer op bijvoorbeeld de Bartholomeusbrug.
- *Reistijd en benodigde kilometers.* Bij invoering van de voorgestelde maatregelen zijn sommige huidige routes niet meer mogelijk, waardoor automobilisten moeten omrijden. Zo wordt door de knip Ledig Erf de route tussen het Hoogh Boulandt en de oostkant van de stad wat langer. Door het afslaggebod Bleekstraat wordt de verbinding tussen Rivierenwijk/Dichterswijk en Oost langer. Door het afkoppelen van de Jutfaseweg vervalt de uitrijmogelijkheid aan de noordkant van die straat. Volgens sommige respondenten zijn de extra reistijd en kilometers die hierdoor ontstaan niet wenselijk. Zeker niet voor mensen die door bijvoorbeeld ouderdom of vanwege een lichamelijke beperking afhankelijk zijn van hun auto. Ze vragen zich ook af of trillingen, uitstoot en geluid niet toenemen op plekken waar omrijdend verkeer naar toe moet.

Niet iedereen vindt autobereikbaarheid een belangrijk punt. Meerdere respondenten geven aan dat er juist rigoureuzer ingegrepen mag worden wat betreft verminderen van autoverkeer, om zo meer ruimte vrij te maken voor onder andere groen, verblijven en langzaam verkeer. Een geopperd idee is bijvoorbeeld om de Twijnstraat ook af te koppelen van het Ledig Erf voor een helemaal autovrij gebied.

Inrichting van de weg

Een deel van de reacties is gewijd aan de inrichting van de weg. Er wordt positief gesproken over de inrichting van de singels en het gebruik van klinkers waar dit mogelijk is. Het is goed dat we meer straten inrichten naar 30 kilometer per uur, maar dit mag volgens sommigen nog wel bij meer straten worden toegepast. Respondenten zouden verder in de inrichting graag meer snelheidsremmende drempels en plantenbakken/groen zien. We zouden nog kunnen nadenken over invoeren eenrichtingsverkeer en goede (digitale) bewegwijzering. Goede afstemming van verkeerslichten is ook belangrijk. Daarnaast zijn er nog specifieke ideeën gegeven voor weginrichtingen:

- Versmallingen van groenbakken op de Waalstraat;
- De kop van de Jutfaseweg na afkoppeling autovrij inrichten met meer groen;
- Aan de randen van stad de weg zo inrichten dat auto’s ontmoedigd worden richting de binnenstad te gaan;
- Waterlinieweg inrichten als stadsboulevard;

- Toevoegen op het Ledig Erf: verkeersbord ‘alleen bestemmingsverkeer’.

Parkeren
Uit de reacties kwamen veel suggesties om parkeren aan te pakken. Hierbij ging het voornamelijk om het parkeren van bezoekers van de binnenstad. Meerdere respondenten zien graag de parkeergarages bij Hoog Catharijne verdwijnen, om zo de drukte van auto’s op bijvoorbeeld de Catharijnesingel en in de Binnenstad te verminderen. Iemand stelde daarnaast voor dat we deze garages kunnen inzetten voor parkeren van bewoners, zodat parkeerruimte op straat verminderd kon worden. Er is ook vaker voorgesteld om het parkeren van binnenstad bezoekers te regelen door middel van transferia aan de rand van de stad en deze met goed openbaar vervoer en deelmobiliteit te verbinden met de binnenstad.

Openbaar Vervoer
Volgens respondenten is het goed dat de focus in de plannen ook ligt op openbaar vervoer, bijvoorbeeld om zo de bereikbaarheid van kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en mindervaliden te garanderen. Er is positief gereageerd op de ideeën om lijn 2 aan te sluiten op station Vaartsche Rijn en het busverkeer op de Albatrosstraat te verminderen. De ov bereikbaarheid, bijvoorbeeld met de binnenstad/Oost/Rivierenwijk kan volgens sommigen nog verbeterd worden door bijvoorbeeld een betere aansluiting en frequentere rijtijden van Lijn 2. Een ander idee dat is genoemd is het invoeren van een watertaxi om de ov bereikbaarheid met de binnenstad te vergroten.

Verkeersgedrag
Uit de reacties blijkt ook dat het belangrijk is goed op verkeersgedrag te blijven letten. Er wordt op dit moment al vaak hard en roekeloos gereden, bijvoorbeeld op de Catharijnesingel en Tolsteegsingel. Ook voor fietsers geldt dat zij vaak niet opletten of gevaarlijk rijden. Bij de invoering van de knip of een andere maatregel verwachten sommige respondenten dat alleen een bord niet genoeg is en dat er een afsluiting moet komen en/of goede handhaving. Een idee daarnaast is om juist verkeersdeelnemers te belonen die wenselijk gedrag vertonen, zoals automobilisten die kiezen voor parkeren buiten de binnenstad.

6.4. Conclusie en vervolg

Tijdens de buurtbijeenkomsten en het analyseren van de reacties zijn veel verschillende meningen naar voren gekomen. Over het algemeen kunnen we stellen dat het grootste deel van de respondenten positief kijkt naar het gepresenteerde toekomstperspectief en de doelen en waarden (zoals meer groen, lopen, fietsen en verblijven) hieruit omarmt. Een deel van de mensen heeft daarbij enkele aandachtspunten, zoals extra aandacht voor sluipverkeer of aandacht voor ouderen. Een ander deel vindt juist dat het ingrijpen op het verkeerssysteem rigoureuzer kan om de stad nog gezonder, aantrekkelijk een bereikbaar te maken. Tegelijkertijd merken we ook dat een klein deel van de respondenten het doel van de maatregelen helemaal niet ziet of anders weegt, bijvoorbeeld omdat zij de maximale bereikbaarheid per auto willen behouden of geen vertrouwen hebben dat de blijvende routes voldoende doorstromen na invoering van de verkeersmaatregelen.

De aandachtspunten die zijn benoemd, waaronder sluipverkeer en doorstroming, nemen we mee in de afronding van de stukken die worden voorgelegd aan college en raad. Bij akkoord van de raad werken we de plannen verder uit in deelprojecten. Het toekomstperspectief, met oa het participatiedocument als bijlage, vormt het vertrekkader. In deze vervolgfasen vindt op de preciezere uitwerking opnieuw participatie plaats op basis van het Utrechts Planproces. De ideeën voor de uitwerking van de diverse

straten en pleinen die tijdens deze buurtbijeenkomsten en eerdere participatieonderdelen zijn ingediend, nemen we in dat geval mee naar deze nieuwe uitwerkingsfase van het project Zuidpoort.

7. Conclusie

Tijdens het participatietraject voor de studie Zuidpoort hebben bewoners, gebruikers en stakeholders mee kunnen denken over de toekomst van het Zuidpoort gebied. Ze hebben hun waarden, wensen en aandachtspunten kunnen doorgeven, en kunnen reageren op het toekomstbeeld, waarin we de ambities en toekomstimpressies voor de Zuidpoort en de herinrichtings- en verkeersmaatregelen om deze te realiseren hebben gepresenteerd.

Als we alle onderdelen van het participatietraject naast elkaar leggen, zien we veel eensgezindheid. Veel van de bewoners, gebruikers en stakeholders zijn positief over de gepresenteerde doelen voor de Zuidpoort en over onze gemeentelijke ruimtelijke ambities: het creëren van een leefbaar en gezond gebied met meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven en groen. Sommige mensen hebben hierbij extra suggesties en/of aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking van projecten in het Zuidpoortgebied. Naast overeenkomsten zijn er ook meningsverschillen. De belangrijkste kwaliteiten, aandachtspunten en verschillen zijn hieronder beknopt samengevat.

Positieve punten
Op meerdere ideeën/punten uit het toekomstperspectief van de Zuidpoort is door bewoners, gebruikers en stakeholders bijna alleen maar positief gereageerd:

- Een gezonder Zuidpoortgebied, waarbij meer ruimte komt voor vergroening en milieueffecten zoals luchtvervuiling en hittestress worden verminderd.
- Het toevoegen van verblijfskwaliteit. Veel mensen zijn blij dat er wordt ingezet op levendige pleinen zoals bij Ledig Erf, Balijeplein en station Vaartsche Rijn en dat er wordt gedacht aan meer ontmoetingsplekken en (niet-)commerciële voorzieningen.
- Het creëren van een samenhangend ruimtelijk geheel, waarbij verschillende gebieden meer met elkaar worden verbonden. Dit geldt voor stedelijke gebieden (Rotsoord-station Vaartsche Rijn-Ledig Erf) en voor natuur en water (Singelpark, de oevers van de Singel).
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers, waarbij wordt ingezet op een verbeterde verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
- Het weren van doorgaand autoverkeer, zodat er een rustiger verkeersbeeld ontstaat.

We zijn blij dat veel van de reacties overeenkomen met onze ambities en deze verder aanvullen en versterken. De resultaten hebben we meegenomen bij het afronden van het toekomstbeeld en nemen we ook mee in de verdere uitwerking van de plannen. Sommige reacties gingen zelfs nog een stukje verder dan onze huidige ambities en ideeën, zoals een helemaal autovrije Zuidpoort. Hier kunnen we in de huidige uitwerking nog niet aan tegemoet komen.

Aandachtspunten
Sommige bewoners, gebruikers en/of stakeholders zijn het eens met de ideeën uit het toekomstbeeld voor de Zuidpoort, maar geven nog extra suggesties en aandachtspunten mee voor de verdere uitwerking van de studie Zuidpoort, of de vervolgfase van planvorming voor de verschillenden straten en pleinen. De belangrijkste en meest genoemde aandachtspunten worden hieronder genoemd:

- Volgens bewoners en de stakeholders VRU en CMU is het belangrijk om de doorstroming van het bestemmingsverkeer te garanderen. Op sommige plekken is het in de huidige situatie al druk en staat het verkeer vaak vast, bijvoorbeeld op de Bleekstraat, Vondellaan en Catharijnesingel. Daarbij vragen sommigen zich af of autoverkeer na invoering van de maatregelen niet verplaatst naar andere delen en daar voor meer drukte en sluipverkeer gaat zorgen, bijvoorbeeld in de Binnenstad en in Rivierenwijk. Voorkom dat een verbetering op de ene route of plek zorgt voor alleen maar verslechtering op een andere route of plek.

- Bewoners, gebruikers en meerdere stakeholders wijzen in hun reactie ook op het garanderen van toegankelijkheid. Het is niet voor iedereen mogelijk om zich fietsend of lopend te verplaatsen. Zorg voor dat alles waar nodig met de auto toegankelijke blijft en voor openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto. De bus is dat op dit moment nog niet.
- Aanvullend op toegankelijkheid wordt ook aandacht gevraagd voor duidelijke verkeerssituaties. Bewoners, gebruikers en stakeholders benadrukken dat het belangrijk is om te zorgen voor een duidelijke plek op de weg (herkenbaarheid) voor verschillende verkeersdeelnemers en dus zo min mogelijk shared spaces te creëren. Het Ledig Erf wordt hier geregeld genoemd. Zorg daarbij ook voor duidelijke oversteekplekken en bebording/bewegwijzering.
- Bewoners en verschillende stakeholders vragen de gemeente goed te anticiperen op de verwachtte toename aan fietsintensiteiten, ook met het oog op de ontwikkeling van de Merwede-Kanaalzone. Het is belangrijk om de groeiende fietsstromen goed te reguleren en faciliteren. Hierbij moet, gezien de huidige overlast op een aantal plekken, ook het fietsparkeren meegenomen worden.
- Belangrijk is daarnaast om bij de uitwerking waar mogelijk rekening te houden met onwenselijk verkeersgedrag. Automobilisten, scooteraars en fietsers rijden nog vaak roekeloos en negeren de verkeersregels.
- Tot slot vragen vooral bewoners nog aandacht voor het woonplezier. Aan de ene kant door rekening te houden met de bovenstaande aandachtspunten. Aan de andere kant door het gebied niet te veel te commercialiseren met horeca en festivals.

De bovenstaande aandachtspunten zijn meegenomen in de studie Zuidpoort en de bijhorende verkeersstudie. Ook nemen we ze mee in de verdere uitwerking van plannen en ontwerpen voor de Zuidpoort. Bij het doorvoeren van een knip op Ledig Erf en overige herinrichtings- en verkeersmaatregelen gaan we de verkeerseffecten (doorstroming, eventueel sluipverkeer, etc.) meten en monitoren. Op basis van de monitoringsresultaten kunnen we indien nodig of wenselijk bijsturen in de verdere uitvoering van de verkeersmaatregelen. Verder wordt er nagedacht over een optimalisatie van de busverbindingen door de Zuidpoort. Wanneer de Zuidpoort plannen verder worden uitgewerkt, nemen we in de ontwerpfase ook de wensen voor een herkenbare en voor alle weggebruikers duidelijke inrichting van de wegen mee.

Meningsverschillen

Er zijn ook meningsverschillen. Niet iedereen vindt de ideeën en ambities uit het gepresenteerde toekomstbeeld even belangrijk. Voor enkele bewoners en gebruikers wegen deze ambities niet op tegen de mogelijke nadelen. Anderen staan wel achter deze ambities, maar maken zich zorgen over de effecten van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen.

- Voor sommige bewoners weegt een optimale autobereikbaarheid zwaarder dan andere ambities uit het toekomstbeeld voor de Zuidpoort en voldoet de huidige situatie. Omrijden of een langere reistijd is niet wenselijk en invoeren van verkeersmaatregelen ook niet. Een vaker genoemd voorbeeld is het niet meer door de Zuidpoort kunnen rijden van de Dichterswijk naar het Diakonessenziekenhuis en/of de Waterlinieweg (en vice versa);
- Sommige bewoners maken zich zorgen dat de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen leiden tot sluipverkeer in kleinere straten (b.v. Twijnstraat + Oudegracht) en/of een verminderde doorstroming van het autoverkeer op de route Bleekstraat-Catharijnesingel. Hierbij verwijzen ze ook naar de huidige situatie, waar verkeer vastloopt of stilstaat.

De zorgpunten en verkeerseffecten hebben we zo goed mogelijk onderzocht in de verkeersstudie. Het resultaat daarvan hebben we opgenomen in ons voorstel voor de te realiseren herinrichtings- en verkeersmaatregelen. Verder zullen we voor en na uitvoering van elke verkeersmaatregel de

verkeerseffecten zorgvuldig monitoren. Op basis van de resultaten van deze verkeersmetingen zullen we bepalen of bijstelling van een uitgevoerde verkeersmaatregel nodig of wenselijk is.

8. Vervolg

Dit participatiedocument geeft een overzicht van het doorlopen participatietraject en een samenvatting van de input die is opgehaald bij bewoners, ondernemers, stakeholders en betrokken bewonersgroepen. Veel input is gebruikt bij het opstellen van het Ruimtelijk Toekomstperspectief en het uitgevoerde verkeersonderzoek. Het participatiedocument is een belangrijk onderdeel van de besluitvormingstukken naar het college en de gemeenteraad, zodat zij in de besluitvorming een weloverwogen besluit kunnen nemen.

In de vervolgfase gaan we op basis van de genomen besluitvorming de betreffende verschillende wegen en pleinen in de Zuidpoort verder uitwerken. De kaders liggen daarmee vast. Veel van de input uit de participatie heeft betrekking op deze uitwerkingsfase en nemen we dan ook als input bij de start van de verschillende projecten. De plan- en besluitvorming over deze projecten volgen het Utrechts Planproces (UPP). Bij de uitwerking van de ontwerpen voor de wegen in en rond de Zuidpoort doorlopen we, in lijn met het UPP, wederom een participatieproces met de omwonenden, ondernemers en overige bij deze projecten betrokken stakeholders.