

Kwaliteit in de Zuidpoort

6 Opties voor méér binnenstad, mínder auto's



Toelichting op Verkeersstudie
Zuidpoort, december 2020



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl/zuidpoort](https://utrecht.nl/zuidpoort)

Inhoudsopgave

1. Aanleiding

2. Recente en te verwachten ontwikkelingen in de Zuidpoort

3. Behoeftte aan samenhangende keuzes voor mobiliteit

4. Ambities in de Zuidpoort

5. De plaats van verkeer in de Zuidpoort

5.1 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De voetganger

5.2 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De fietser

5.3 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: Openbaar Vervoer

5.4 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: (doorgaand) Autoverkeer

6. Huidige en toekomstige knelpunten

6.1 Ledig Erf

6.2 Vondellaan/Baden Powellweg

6.3 Albatrosstraat

6.4 Bleekstraat

6.5 Jutfaseweg

7. Uitgangspunten: Effect knip Catharijnesingel

8. Onderzochte maatregelen: Varianten 1-6

9. Conclusies

10. Vervolgstappen



Vaartsche Rijn, 2005

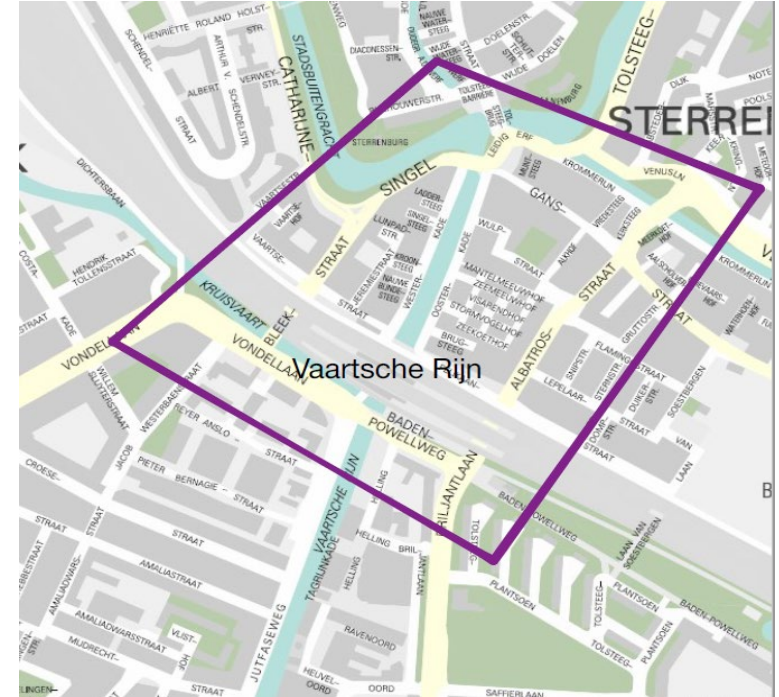


Vaartsche Rijn, 2020



1. Aanleiding

- De omgeving van het Ledig Erf en de Vondellaan functioneert steeds meer als uitloper van de binnenstad.
- Omgevingsvisie Binnenstad (in wording), het Mobiliteitsplan en visie Rotsoord benadrukken de historische- en verblijfskwaliteit in deze omgeving
- De maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling van de stad leiden tot een grotere vraag naar meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen in de fysiek beperkte buiten ruimte.
- Gemotoriseerd verkeer levert een (te) grote druk op de openbare ruimte in de Zuidpoort.
- Daarom zijn er keuzes nodig om de kwaliteit van het gebied en de bereikbaarheid te waarborgen.
- Ledig Erf en Vondellaan in de toekomst autoluwer? Dan moeten we nu voor de gewenste verblijfskwaliteit en bereikbaarheid keuzes maken in de verschillende verkeerstromen.



2. Ontwikkelingen naar kwaliteit in de Zuidpoort

Op het gebied van mobiliteit vindt de laatste jaren een verandering plaats. Hierdoor is het verkeerskundig gebruik van het gebied sterk veranderd. Een aantal van deze bepalende ontwikkelingen zijn:

- Ingebruikname tram 22 naar Utrecht Science Park (2019) -> dominante buslijn 12 is uit het gebied verdwenen.
- De loop van buslijnen in het gebied is veranderd.
- Opening NS-station Vaartsche Rijn (2016): heeft gezorgd voor het ontstaan van voor- natransport naar het station en de ontwikkeling van de stationsomgeving als bestemming.
- De ontwikkeling van Rotsoord met o.a. woningen en horeca zorgt voor een toename van het aantal voetgangers en fietsers in het gebied. Er is behoefte aan een goede loopverbinding naar het station en de binnenstad.
- Verdichting van de stad vraagt om gezonde, duurzame vormen van vervoer. Vooral rondom de binnenstad.
- Hierdoor verwachten we de komende 10 jaar een toename van het aantal bussen over de Vondellaan (+20%) en meer fietsers in het gebied (+50 tot 100%).
- Autoverkeer neemt al een aantal jaar af in het gebied (-10-20% de afgelopen 5 jaar).



3. Behoefte aan samenhangende keuzes voor mobiliteit

Het (concept) Mobiliteitsplan beschrijft de mobiliteitsvisie tot 2040. Voor het Ledig Erf is aangegeven dat een autoluwe inrichting noodzakelijk is om hier tot de gewenste verblijfskwaliteit te komen om de groei van de fietsers op te vangen.

Om delen van het Zuidpoortgebied voor de toekomst gezond en prettig in te richten is daarom behoefte aan een samenhangend verkeersplan. Op welke wijze kunnen we hier vorm aan geven en welke maatregelen op het Ledig Erf, in de Zuidpoort en de omgeving zijn hiervoor noodzakelijk?

De belangrijkste projecten in dit gebied zijn:

- Verplaatsen OV-haltes (najaar 2020)
- Herinrichting Ooster- en Westerkade (IPvE/FO gereed)
- Studie inrichting Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat, o.a. ten behoeve van een meer betrouwbare busdoorstroming
- Regionale fietsroute (met name de aansluiting over de Jutfaseweg op Vondellaan)
- Studie inrichting Ledig Erf en aansluitend op de Ooster- en Westerkade de herinrichting van de Tolsteegbarrière en de Tolsteegbrug.



4. Ambities in de Zuidpoort

Ledig Erf

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

Vondellaan-Baden Powellweg

- Verbetering stationsfunctie en -omgeving, prettig verblijven
- Betere fiets- voetverbinding Rotsoord-Binnenstad en Jutfaseweg-Ledig Erf (oversteken), meer aandacht voor lopen, fietsen en verblijven op de Vondellaan-Baden Powellweg
- Spreiden van fietsers zuidelijk om de binnenstad en binnen het gebied Zuidpoort
- Verbetering doorstroming fietsers in het gebied (o.a. richting USP)
- Bestrouwbare doorstroming van een toenemend aantal bussen op de Route Vondellaan –Albatrosstraat
- Weren gebiedsvreemd (auto)verkeer, faciliteren bestemmingsverkeer zoals voor parkeergarage Vaartsche Rijn



5.1 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De voetganger

De belangrijkste bestemmingen in het gebied zijn:

- de Zuidelijke Binnenstad/Ledig Erf met veel winkels en horeca
- Rotsoord
- de scholen en kantoren aan de Vondellaan
- station Vaartsche Rijn.

Voor de voetganger zijn vooral de oversteek op het Ledig Erf, de Oosterkade en de Vondellaan van belang. Daar zijn momenteel ook de grootste knelpunten.

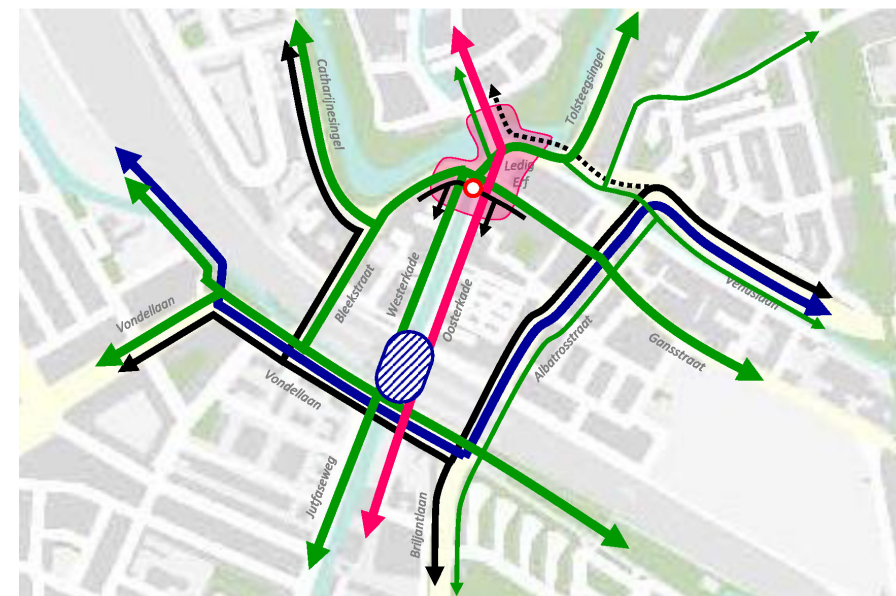


-  Station & tramhalte (incl. winkel/horeca)
-  Winkelstraat, incl. horeca
-  Horeca
-  Onderwijsinstellingen
-  Kantoren
-  Looproute
-  Recreatieve looproute
-  Knelpunt oversteekbaarheid



5.2 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: De fietser

- Het fietsverkeer in de stad groeit met ca. 5% per jaar. Op het Ledig Erf rijden op dit moment reeds rond de 20.000 fietsers per dag. Een groei met 100-150% op de lange termijn geeft fietsintensiteiten vergelijkbaar met het huidige Vredenburg. Spreiden van fietsers over meerdere routes is noodzakelijk om het Ledig Erf goed oversteekbaar te maken voor zowel voetgangers als fietsers
- Om bestaande knelpunten te verlichten en nieuwe knelpunten te voorkomen wordt voor de gehele stad ingezet op spreiding van groei van fietsers.
- De route Westerkade Catharijnesingel/Ledig Erf wordt veelvuldig gebruikt. Naast spreiden moet er ingezet worden op het verbeteren van de alternatieve routes door minder (auto-)verkeer, het aantal verkeerslichten te verminderen en meer groen te bieden aan de fietser, daar waar mogelijk.
- De kwaliteit van het fietsnetwerk hangt samen met de keuzen die gemaakt worden voor de overige vervoerswijzen in het gebied. Ruimte die gebruikt wordt voor bijvoorbeeld de auto kan niet gebruikt worden door fietsers of voetgangers.

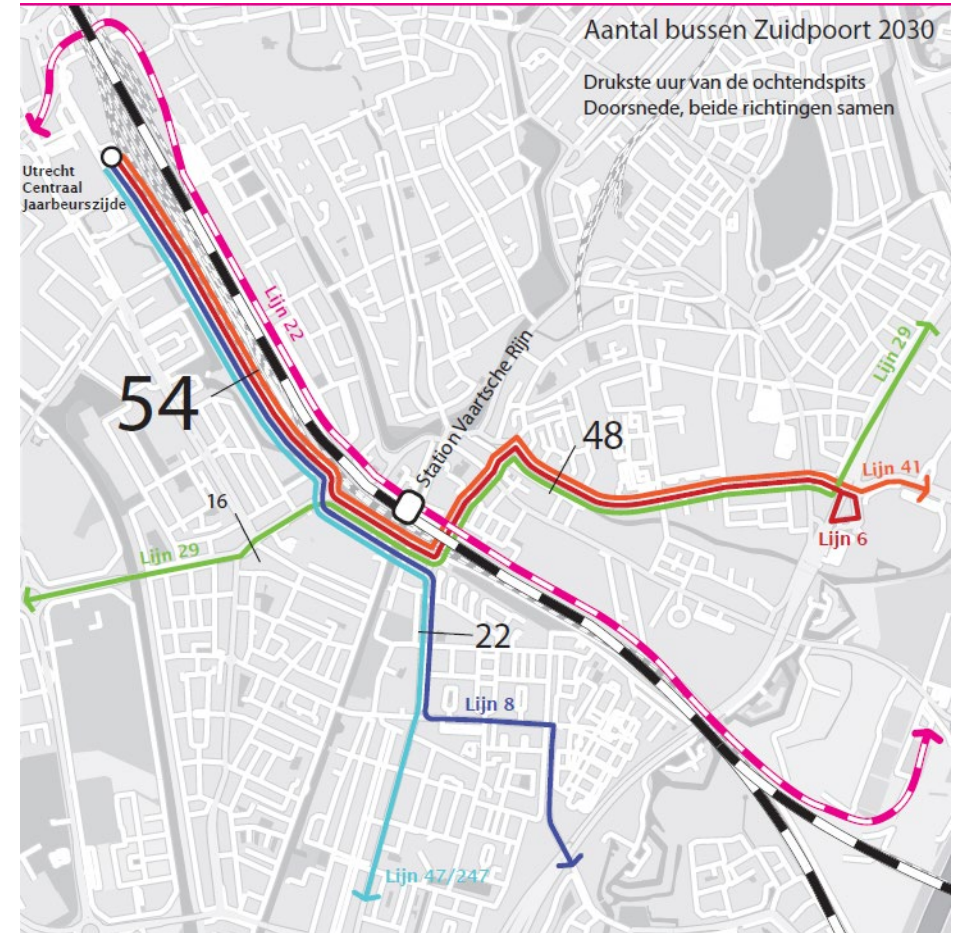


Zuidpoortgebied in het Mobiliteitsplan



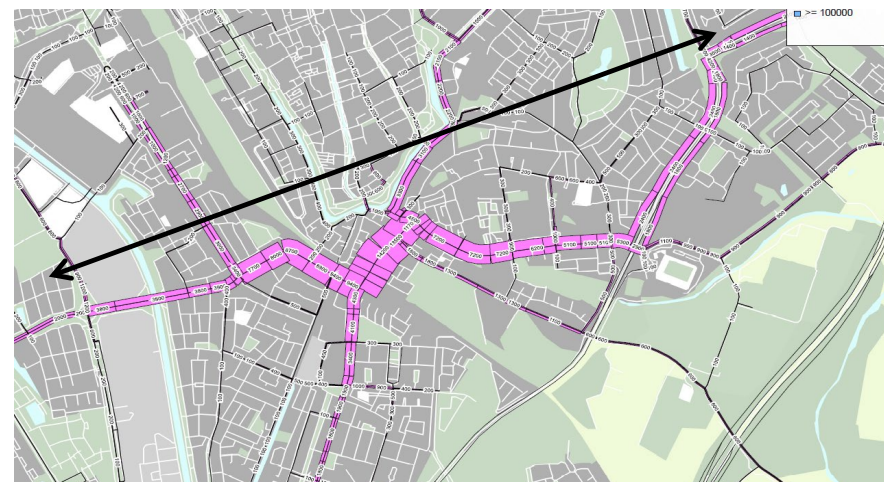
5.3 De plaats van verkeer in de zuidpoort: openbaar vervoer

- De trein en de tram halteren beiden midden in de Zuidpoort: station Vaartsche Rijn. De trappen van de perrons komen uit op de Ooster- en Westerkade nabij de Vondellaan.
- In het mobiliteitsplan is de keuze gemaakt dat bij het verdwijnen van lijn 12 voortaan alleen lijn 2 nog over het Ledig Erf rijdt en daar halteert. De overige lijnen rijden via de Vondellaan-Baden Powellweg langs station Vaartsche Rijn.
- Op de Vondellaan rijden in 2030 naar verwachting 60 bussen per uur (2 richtingen samen) in de ochtend- en avondspitsuur op een werkdag.
- De doorstroming van bussen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling in de huidige situatie is onvoldoende (vanwege de vertraging op het traject Vondellaan – Baden Powellweg – Albatrosstraat).

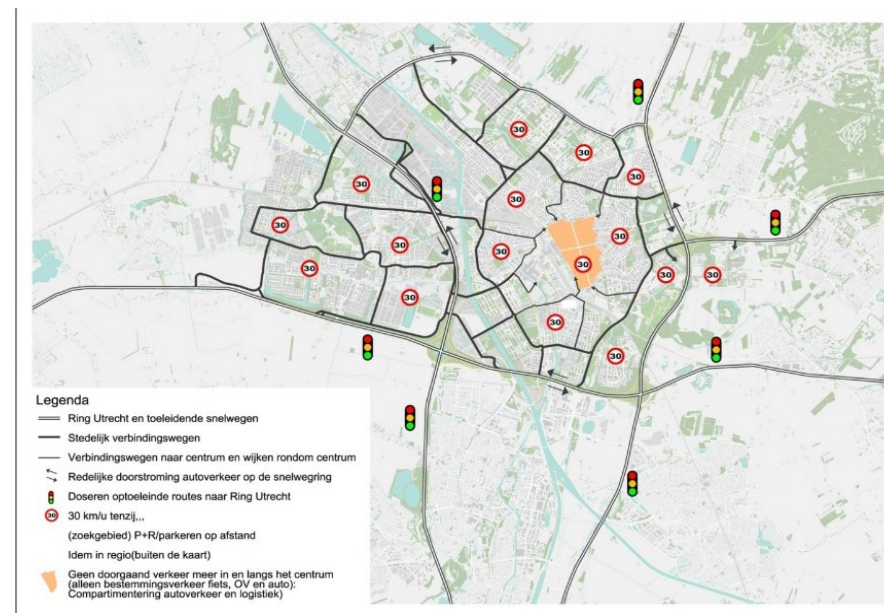


5.4 De plaats van verkeer in de Zuidpoort: (doorgaand) autoverkeer

- De wegen in de Zuidpoort worden gebruikt voor bestemmingen in het gebied zelf. Maar ook verkeer naar de Zuidelijke binnenstad en de Catharijnesingel ten zuiden van Hoog Catharijne wordt tot bestemmingsverkeer gerekend omdat hiervoor geen goede alternatieve route is. In het gebied ligt ook parkeergarage Vaartsche Rijn als bestemming.
- Naast bestemmingsverkeer is ook veel doorgaand verkeer door de Zuidpoort (zie rode pijl).
- Automobilisten gebruiken nu de route vanaf de Waterlinieweg door het gebied naar de andere zijde van het spoor en de binnenstad. (Herculesplein-Rubénlaan-Venuslaan-Albatrosstraat-Briljantlaan/Vondellaan-Balijelaan en Ledig Erf-Catharijnesingel en de Binnenstad).
- Hoewel deze ongewenste route vlak langs de binnenstad loopt is deze op dit moment nog steeds aantrekkelijk voor oost-westverkeer door de stad.
- In het autonetwerk in het mobiliteitsplan is al rekening gehouden dat er geen doorgaand verkeer meer is in de Zuidpoort.



Verspreiding van verkeer dat door de Albatrosstraat rijdt.



Autosysteem (mobiliteitsplan)



6.1 Huidige en toekomstige knelpunten: Ledig Erf

- Weinig verblijfskwaliteit
- Infra gericht op de doorstroming van auto en bus op de Venuslaan – centrum/binnenstad, veel asfalt
- Kwalitatief slechte (en zelfs ontbrekende) voetgangersvoorzieningen
- Groot en groeiend aantal fietsers: huidige fietsvoorzieningen zijn ontoereikend
- Hierdoor veel conflicten op beperkte ruimte



6.2 Huidige en toekomstige knelpunten: Vondellaan – Baden Powellweg

- Weinig verblijfskwaliteit, veel asfalt (o.a. voor Station Vaartsche Rijn)
- Weinig opstelgelegenheid voor fietsers met name bij de Jutfaseweg
- Smalle middenberm, onvoldoende opstelgelegenheid voor voetgangers, daardoor inefficiënte verkeersregeling
- Veel geregelde kruisingen op een kort stuk, daardoor inefficiënte doorstroming van bus en auto
- Groot en groeiend aantal fietsers: infrastructuur ontoereikend
- Veel conflicten tussen verkeerstromen op weinig ruimte



6.3 Huidige en toekomstige knelpunten: Albatrosstraat

- Weinig verblijfskwaliteit
- Dominante positie van auto en bus
- Doorstroming van de bus o.a. door wachtrijen autoverkeer
- Plaatselijk is de ruimte tussen de gevels zeer smal
- Fietzers op fietsstroken op de rijbaan



6.4 Huidige en toekomstige knelpunten: Bleekstraat

- Weinig verblijfskwaliteit
- Stenen profiel
- Fietzers op fietsstroken op de rijbaan



6.5 Huidige en toekomstige knelpunten: Jutfaseweg

De Jutfaseweg wordt in de toekomst een fietsstraat. Een knelpunt voor zowel de overstekende fietsers en voetgangers als de doorstroming van de bussen en auto's is de kruising met de Vondellaan.

Als de Jutfaseweg voor autoverkeer (gedeeltelijk of geheel) wordt afgekoppeld van de Vondellaan leidt dit tot een grote verbetering van de oversteekbaarheid en de doorstroming. Deze ingreep kan als no-regret maatregel beschouwd worden.

In de varianten 2, 3 en 4 (zie hoofdstuk 8) is deze afkoppeling noodzakelijk omdat er anders een sluiproute via de Jutfaseweg ontstaat. In andere varianten is deze noodzaak minder groot maar draagt een dergelijke maatregel altijd bij aan de kwaliteit de doorstroming van de kruising en het aantal auto's op de Jutfaseweg.



Impressie Jutfaseweg als fietsstraat



7. Uitgangspunten: knip Catharijnesingel

Uitgangspunt voor deze studie is de knip Catharijnesingel om doorgaand verkeer te weren (voortkomend uit de verkeersstudie Noordwest en opgenomen in het concept-mobiliteitsplan).

De gevolgen van de knip zijn:

- Geen doorgaand autoverkeer over de Catharijnesingel en hierdoor iets minder verkeer in gebied Zuidpoort.
- Lichte toename autoverkeer via Balijelaan

Voor de bereikbaarheid van de Catharijnesingel (zuid) is het noodzakelijk dat de nu niet toegestane linksaf-beweging van de Vondellaan naar de Bleekstraat wordt opengesteld voor autoverkeer.

In alle ontwikkelde varianten is het (gedeeltelijk) afsluiten van de aansluiting van de Jutfaseweg op de Vondellaan een goede maatregel voor de oversteekbaarheid van de Vondellaan en voor de doorstroming van bus en auto. In een aantal varianten is dit noodzakelijk om sluipverkeer over de Jutfaseweg (als toekomstige fietsroute) te voorkomen en dus als maatregel in alle varianten opgenomen.



8. Onderzochte maatregelen in verkeerscirculatie

Om te onderzoeken welke ingrepen leiden tot welke resultaten in de Zuidpoort en welke verkeerseffecten er buiten het gebied optreden, is een aantal varianten onderzocht. De varianten lopen op qua mate van ingrijpen in het verkeerssysteem:

- 1 Ledig Erf auto-arm (fietsstraat)
- 2 Ledig Erf autoluw
- 3 Ledig Erf autoluw met doseren autoverkeer aan de randen
- 4 Ledig Erf autoluw met een afslagverbod om oost-westverkeer te voorkomen
- 5 Autoluw Ledig Erf met 2 afslagverboden
- 6 Autoluw Ledig Erf met knip Albatrosstraat



Huidige situatie Ledig Erf



Huidige situatie Vondellaan/Badenweg Powellweg



Variant 1 Ledig Erf auto-arm als fietsstraat

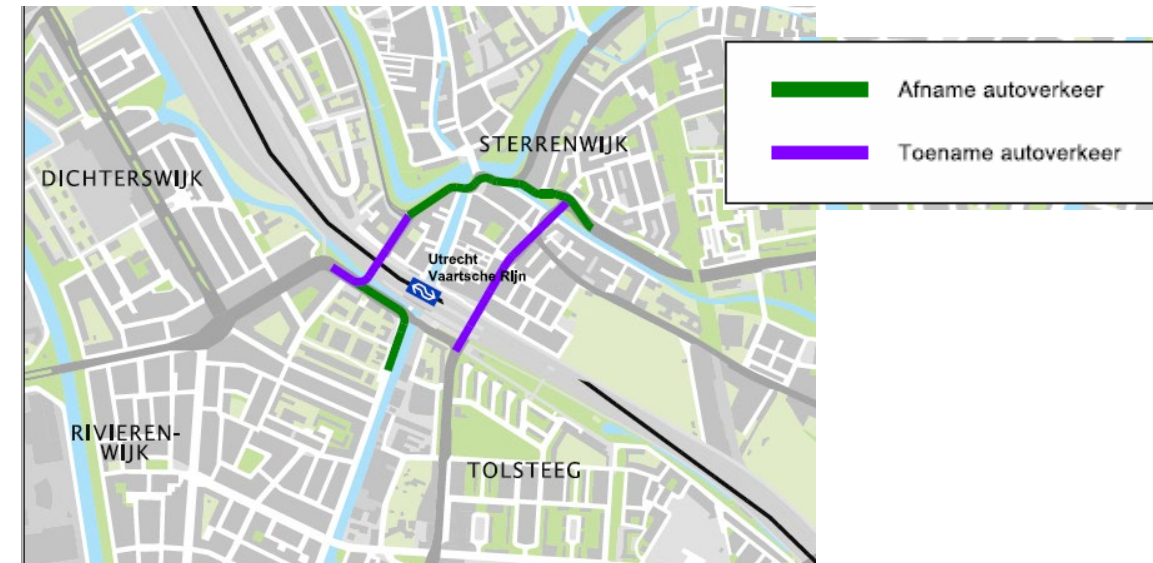
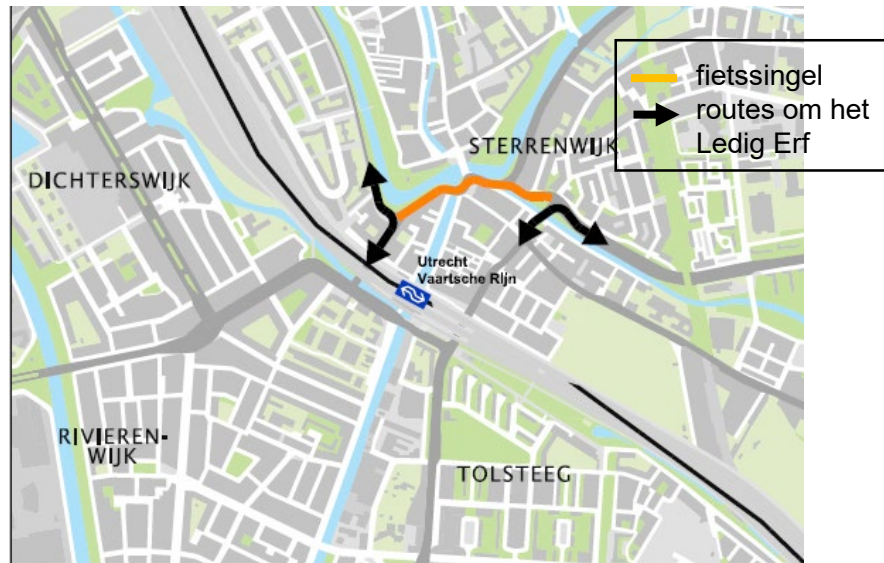
In deze variant wordt de route tussen de Albatrosstraat en de Bleekstraat ingericht als fietsstraat (zoals de Tolsteegsingel). Auto's mogen dan weer linksaf van de Vondellaan naar de Bleekstraat. Verkeer zal meer gebruik maken van wegen om het Ledig Erf heen.

Kansen

- Meer ruimte voor de fiets, voetganger en verblijven op het Ledig Erf

Bedreiging

- Autoverkeer voorkomen op het Ledig Erf is lastig (verbinding Venuslaan-Catharijnesingel), kans op te grote aantallen auto's om te kunnen mengen met fietsers, minder goede oversteekbaarheid.
- Netwerkeffect: toename autoverkeer op Bleekstraat en Albatrosstraat. De toename op de Albatrosstraat is in alle varianten rond +65% (ongeveer 5000 auto's per dag) doordat minder verkeer op het Ledig Erf rijdt en het weer mogelijk is om linksaf te slaan van Vondellaan naar Bleekstraat.



Ruimtelijke kwaliteit: Ledig Erf als fietsstraat

Beeld Ledig Erf als fietsstraat á la Tolsteegsingel



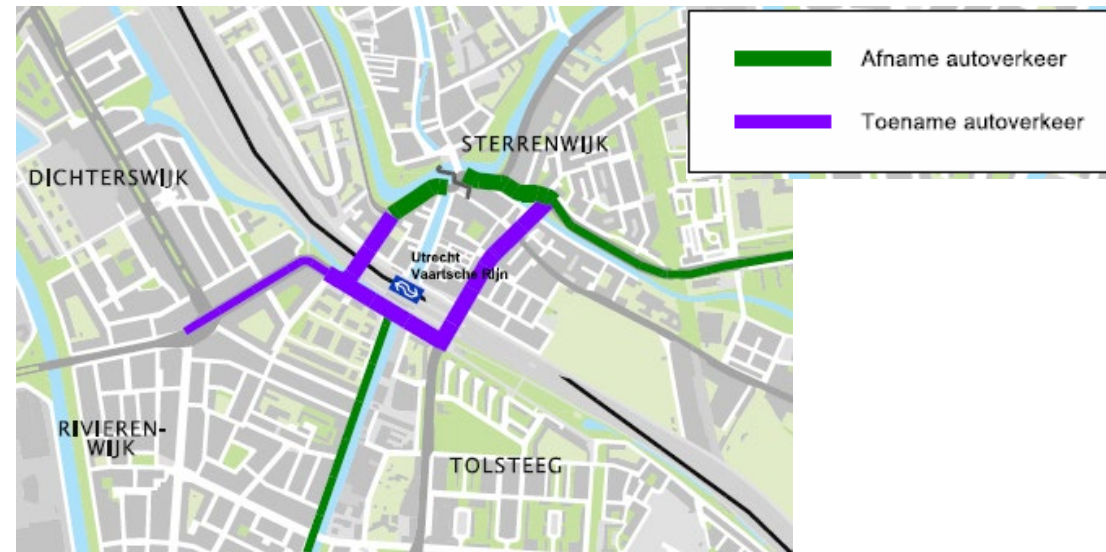
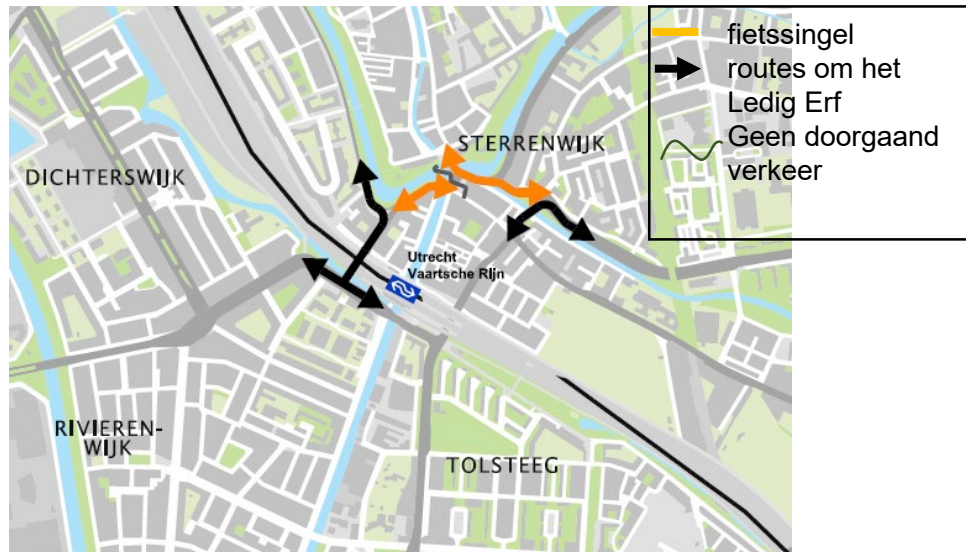
Beeld Vondellaan –Baden Powellweg (geen verandering in inrichting)



Variant 2: Ledig Erf autoluw

In deze variant wordt het Ledig Erf autoluw en is doorgaand autoverkeer niet meer mogelijk (Auto's kunnen linksaf Vondellaan-Bleekstraat), de Jutfaseweg wordt afgekoppeld van de Vondellaan voor autoverkeer.

- Kansen
 - alle ruimte voor de fiets, voetganger en verblijven, afsluiting is duidelijk voor verkeersdeelnemers
- Bedreiging
 - Doordat autoverkeer op de verbinding Venuslaan-Catharijnesingel gaat via de Vondellaan wordt de Vondellaan hoger belast.
- Netwerkeffect elders
 - druk op de route Albatrosstraat, Vondellaan-Bleekstraat neemt sterk toe met ongeveer 20%, dit kan (in de spitsen) niet verwerkt worden: verblijven, oversteken, bus en fiets in de knel



Ruimtelijke kwaliteit: autoluw Ledig Erf

Beeld Autoluw Ledig Erf



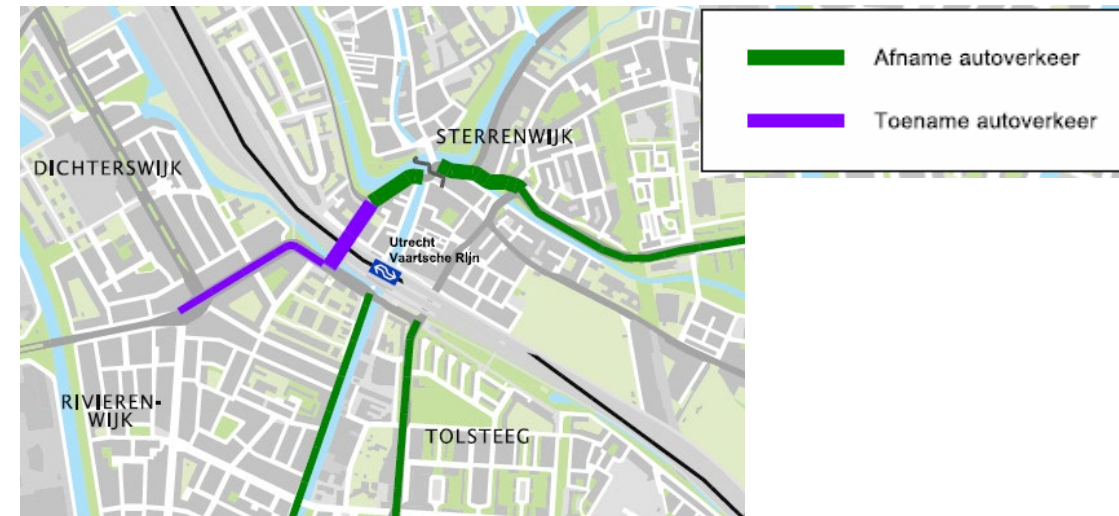
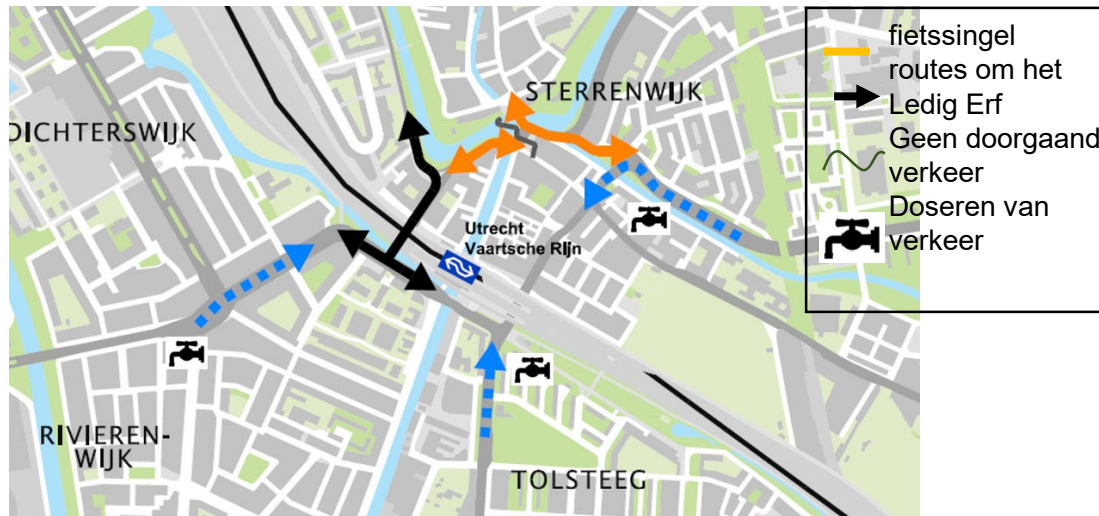
Beeld Vondellaan –Baden Powellweg (geen verandering in inrichting)



Variant 3: Ledig Erf Autoluw met doseren aan de randen

In deze variant wordt het Ledig Erf autoluw en is doorgaand autoverkeer niet meer mogelijk. Toename op de Albatrosstraat en Vondellaan-Baden Powellweg wordt voorkomen door doseren van verkeer aan de randen van het gebied. Aanvullende maatregelen om sluipverkeer op de Gansstraat te voorkomen zijn noodzakelijk.

- Kansen: doseren houdt verkeer op route Vondellaan op huidige niveau, kleine verbeteringen mogelijk op de Vondellaan, voor bus en oversteken
- Bedreiging: doseren moet nader vormgegeven worden, aanpassingen vooral noodzakelijk op de Balijelaan (verlengen busbaan), Vondellaan blijft zoals die is, met wel plaatselijk mogelijkheden voor verbetering van fiets en voetgangersoversteken. Met in de avondspits is het nog de vraag of de doorstroming van het openbaar vervoer op de Vondellaan gewaarborgd kan worden (ivm verkeersstromen uit de Croeselaan en de Catharijnesingel).
- Netwerkeffect elders, zeer beperkte uitstraling buiten de Zuidpoort



Variant 3: Autoluw Ledig Erf met doseren aan de randen

Beeld autoluw Ledig Erf



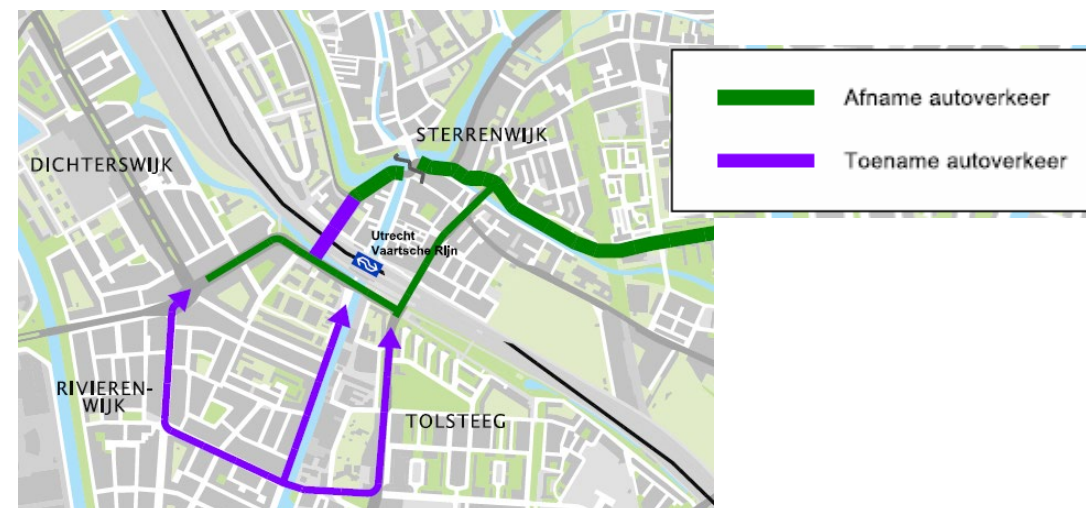
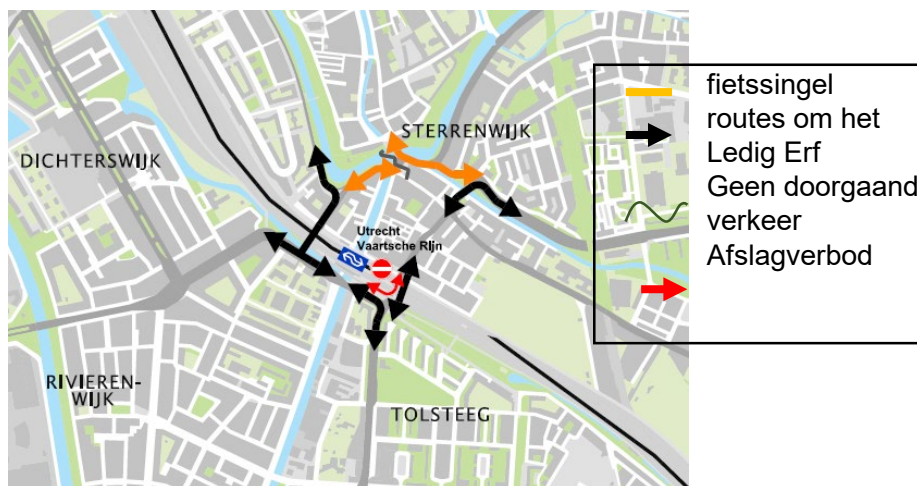
Beeld Vondellaan –Baden Powellweg (weinig verandering in inrichting)



Variant 4: Ledig Erf autoluw met één afslagverbod

Om ook de Vondellaan minder druk te maken met autoverkeer wordt een afslagverbod ingesteld tussen de Albatrosstraat en de Baden Powellweg. Ledig Erf wordt autoluw (voorgaande varianten).

- Kansen:
 - Vondellaan veel rustiger (40%), versmalling rijbanen mogelijk, overstekbaarheid beter, doorstroming bus verbeteren
 - Albatrosstraat: 20% rustiger, vooral verbetering in doorstroming, geen verandering in het profiel mogelijk
- Bedreiging: verkeer wijkt uit naar Diamantweg-Oranjebrug (+100% 5.000 auto's toename) en de Rijnlaan. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk, hierbij kan gedacht worden aan het inrichten van de route als verblijfsgebied en andere instellingen van de verkeerslichten. Hiermee kan de toename grotendeels worden tegengegaan. Wel wijkt het autoverkeer dan verder uit naar 't Goylaan en A12. Ook rond de Helling/Rotsoord zijn aanvullende maatregelen nodig.
- Netwerkeffect: keren autoverkeer op de Vondellaan, toename autoverkeer Oranjebrug, Jutfaseweg en Rijnlaan



Ruimtelijke kwaliteit: Knip Ledig Erf met weren oost-westverkeer door afslagverbod

Beeld Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg

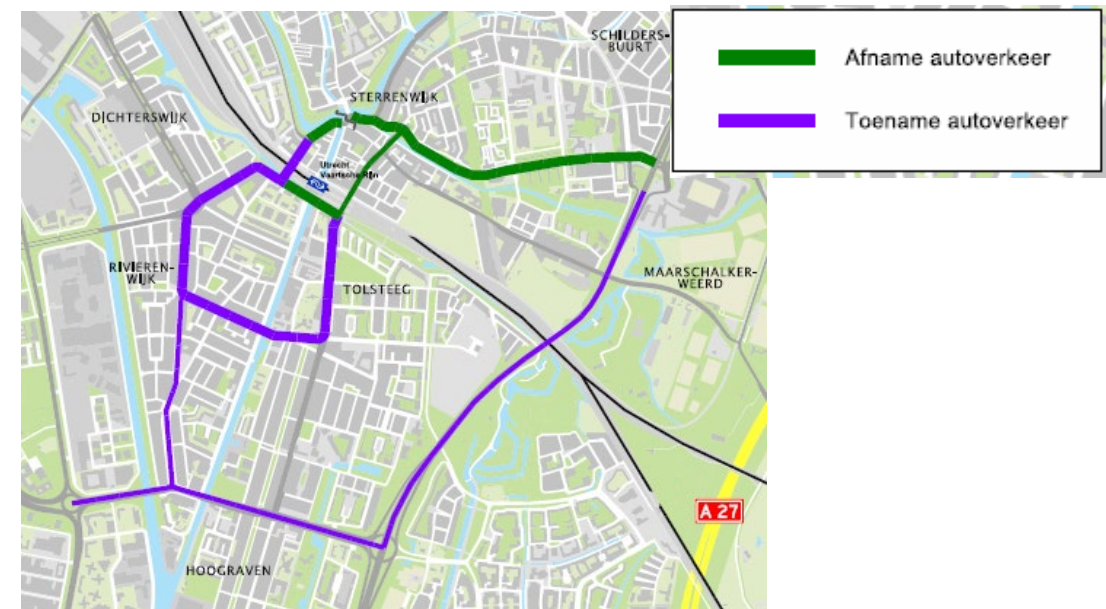
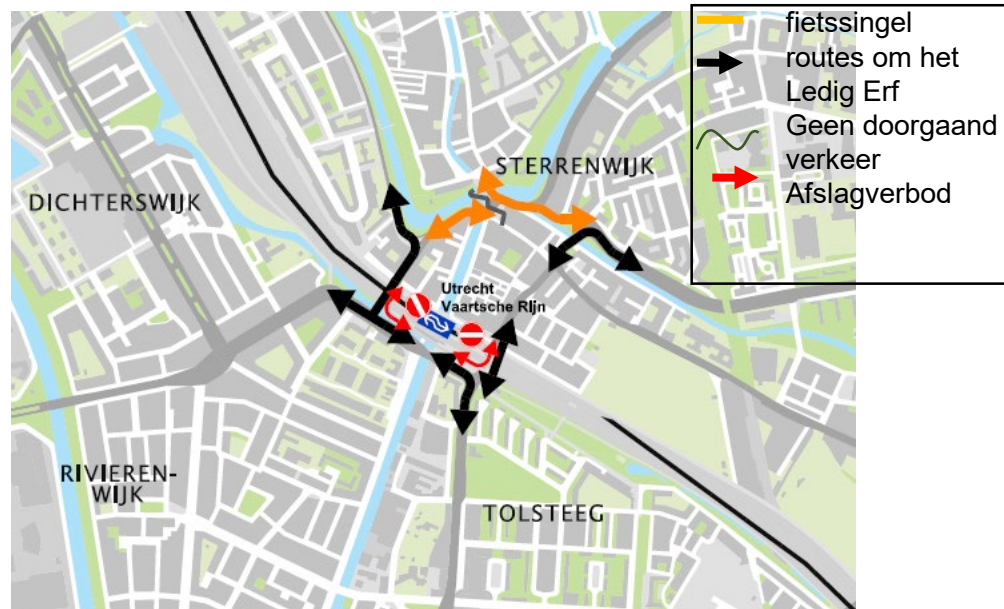
2x1 rijstrook met korte oversteeklengtes en groene middenberm



Variant 5: Ledig Erf autoluw en twee afslagverboden

Naast een autoluw Ledig Erf wordt een afslagverbod Albatrosstraat-Baden Powellweg en een afslagverbod tussen de Vondellaan en de Bleekstraat ingesteld. Hierdoor wordt de Vondellaan zeer rustig met autoverkeer. De Jutfaseweg is in deze variant afgekoppeld van de Vondellaan. Uitgangspunt zijn maatregelen om extra verkeer via de Oranjebrug tegen te gaan

- Kans: Vondellaan zeer rustig (-80%), goed verblijfsklimaat en doorstroming van de bus. Keerbeweging Briljantlaan zoals deze bij variant optreedt, verdwijnt
- Bedreiging, druk op Oranjebrug blijft zeer groot, aanvullende maatregelen noodzakelijk
- Netwerkeffect elders: Waterlinieweg, 't Goylaan, A12



Ruimtelijke kwaliteit: Knip Ledig Erf twee afslagverboden

Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg

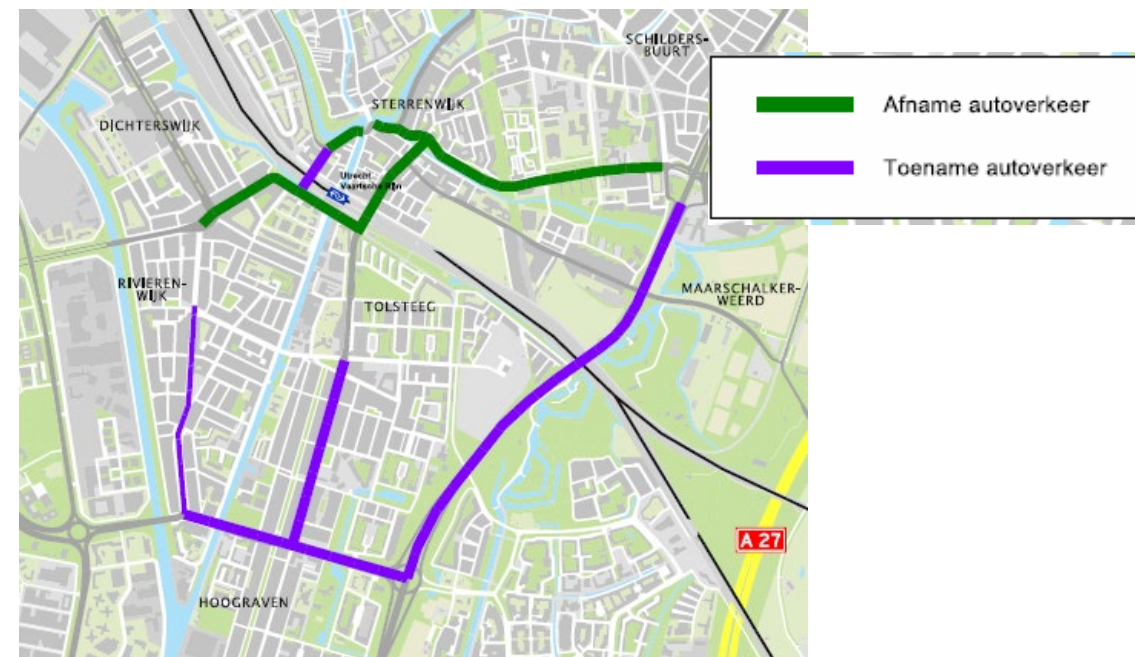
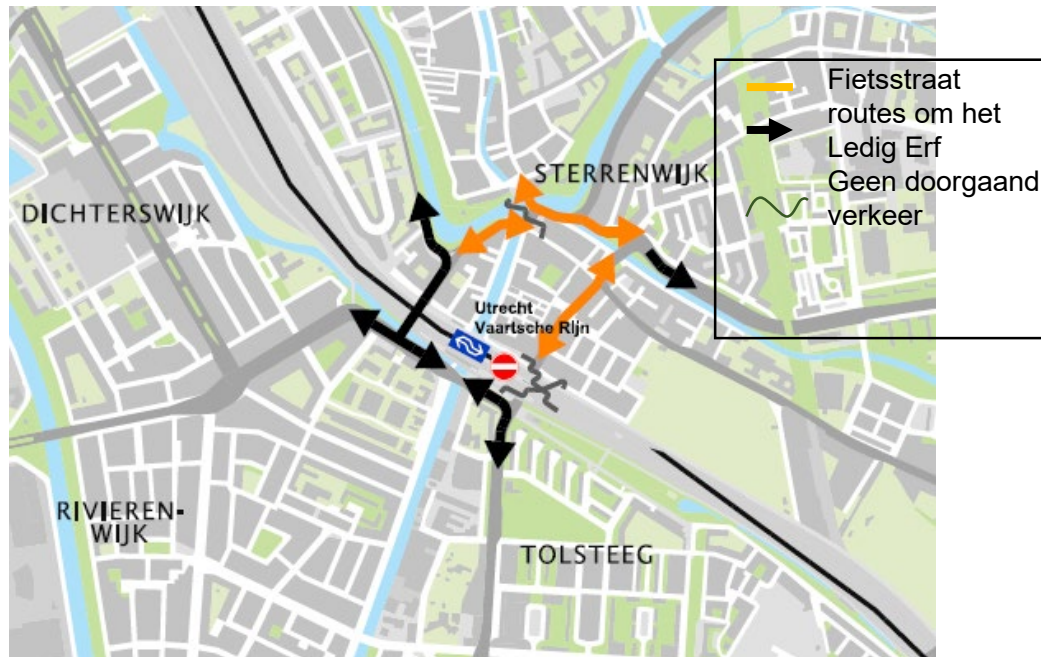
Rustige weg zonder middenberm, goed oversteekbaar



Variant 6: Ledig Erf Autoluw en knip Albatrosstraat

Naast een autoluw Ledig Erf geen doorgaand verkeer door de Albatrosstraat door een knip onder het spoorviaduct.

- Kans: Albatrosstraat met alleen lokaal bestemmingsverkeer, Vondellaan zeer rustig, verblijven, bus en fiets, goed oversteeekbaar
- Bedreiging: Netwerkeffect elders, toename op 't Goylaan, Rijnlaan en Waterlinieweg, (A12)



Ruimtelijke kwaliteit: autoluw Ledig Erf knip Albatrosstraat

Autoluw Ledig Erf



Beeld Vondellaan –Baden Powellweg

Rustige weg zonder middenberm, goed oversteekbaar



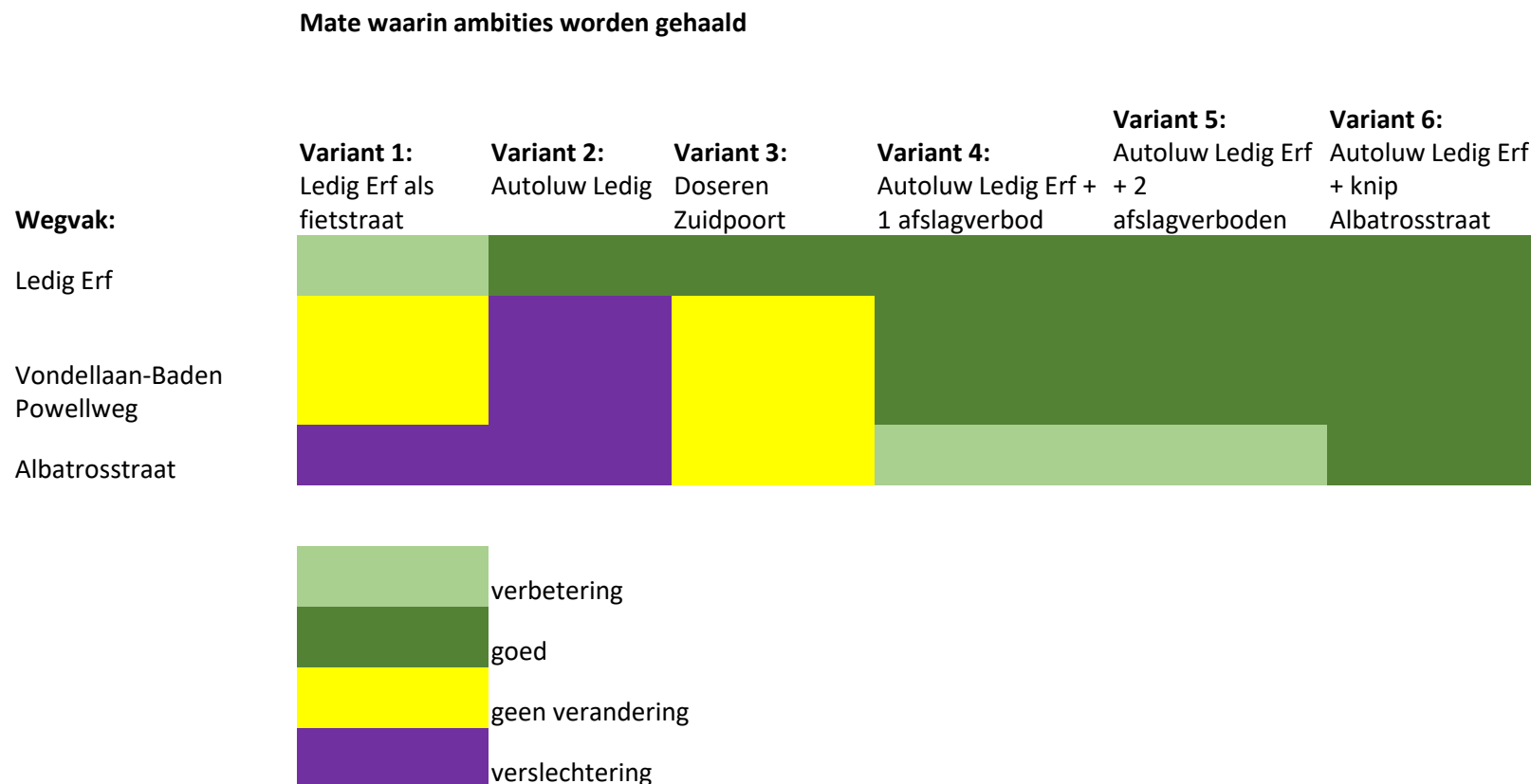
9 Conclusies (1)

- Er zijn 6 varianten verkend om kwaliteitsverbetering mogelijk te maken in de openbare ruimte en het verkeerssysteem
- Om zowel op de route over het Ledig Erf als op de Vondellaan - Baden Powellweg een kwaliteitsslag te kunnen maken is een ingreep nodig in het verkeerssysteem om het doorgaande oost-westverkeer te verminderen (varianten 4, 5 en 6).
- Consequentie van een dergelijke ingreep is echter dat doorgaande autoverkeer meer zuidelijker routes neemt. Dit zijn vaak wegen waar de verkeersdruk al vrij hoog is. Ook voor deze wegen zijn er ambities om de verblijfskwaliteit en positie van de fietser te verbeteren.
- Een beperktere ingreep (varianten 1 en 2) is voor het Ledig Erf positief maar zorgt voor een verschuiving van autoverkeer op de Vondellaan en de Baden Powellweg. Door middel van doseren (variant 3) op de toeleidende wegen kan ook op de Vondellaan – Baden Powellweg een lichte verbetering worden bereikt.
- Ook zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk voor de inrichting van wegen waar gedoseerd wordt zoals de Balijelaan. Andere vervoersstromen als openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten mogen geen hinder ondervinden van eventuele wachtrijen van autoverkeer. Ook zijn maatregelen noodzakelijk om sluipverkeer door de Gansstraat te voorkomen.
- Het (gedeeltelijk) loskoppelen van de Jutfaseweg van de Vondellaan leidt in alle varianten tot een verbetering van de oversteekbaarheid van de Vondellaan voor fietser en voetganger naar de Ooster- en Westerkade en voor een betere doorstroming op de Vondellaan zelf. Ook voor de fietsstraat Ledig Erf is dit gunstig.



9 Conclusies (2)

Overzicht van veranderingen in ruimtelijke kwaliteit in de verschillende varianten op de Zuidpoort:



De conclusie bij de overzichtstabel is dat vanaf variant 4 (en hoger) een goede ruimtelijke kwaliteit wordt bereikt voor de gehele Zuidpoort. Daarnaast zijn de er bij variant 4 minder verschuivingen van autoverkeer naar omliggende wegen dan bij de varianten 5 en 6.

Variant 4 heeft van alle varianten de beste balans tussen de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de (auto)verkeersafwikkeling in het Zuidpoortgebied. Daarom wordt **variant 4 als voorkeursvariant** voorgelegd in het participatieproces.

10. Vervolgstappen

Op hoofdlijnen:

- 6 varianten voorleggen in drie vormen van participatie:
 1. Serie gerichte interviews;
 2. Bijeenkomst(en) met de hiervoor samengestelde klankbordgroep; en
 3. Publieke participatie via de digitale kanalen.
- De uitkomst van de participatie mee laten wegen met de andere aspecten als ruimtelijke kwaliteitswinst en verkeerskundige effecten;
- De voorkeursvariant opnemen in het nieuwe mobiliteitsplan;
- De voorkeursvariant als vertrekpunt voor de verschillende inrichtingsprojecten in de Zuidpoort (zie sheet 3 - Samenhang).



Bijlage: Verkeerseffecten op basis van tellingen en prognoses

Bandbreedte in toekomstprognose

Het mobiliteitsplan gaat uit van een bandbreedte voor verkeersprognoses: Het verkeersmodel berekent een groei van het aantal auto's in de Zuidpoort. Tellingen van het autoverkeer geven de laatste 5 jaar echter een daling aan tussen 10 en 20% op de Albatrosstraat, Ledig Erf, Bleekstraat en de Vondellaan.

Het doel van het mobiliteitsplan is geen groei van het autoverkeer. Daarom zijn voor de verkeersberekeningen de huidige intensiteiten een goed uitgangspunt.

Voor het berekenen van de verkeerseffecten is daarom zowel gebruik gemaakt van de groei uit het VRU3.4 2030 als van een projectvariant van het verkeersmodel die uitgaat van de huidige intensiteiten in de Zuidpoort.

Hieronder staan globaal de bandbreedtes voor toenames en afnames op een aantal maatgevende wegen bij varianten waarbij het oost-westverkeer door de Zuidpoort niet meer mogelijk is.

- Ledig Erf: afname van 6000-7000mvt per etmaal (-100%)
- Vondellaan/Baden Powellweg: afname 6000 mvt (ongeveer -40%)
- Rijnlaan: toename van 2000 tot 3000 mvt (tussen de 25 en 40% toename)
- Bleekstraat: toename ongeveer 5000 mvt (ongeveer 65% toename)
- Oranjebrug met doseren: toename 0 tot 1000 mvt (0-20%),
- Oranjebrug zonder doseren ongeveer 5000 mvt toename (+100%)
- 't Goylaan als de Oranjebrug wordt gedoseerd: maximale toename van 4000-5000% mvt (20-25%).

