

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: - Versterken van de verbinding van de historische binnenstad met het Ledig Erf, de Ooster- en Westerkade, het station Vaartsche Rijn en het gebied Rotsoord; - 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); - Meer ruimte voor fiets, voetganger en groen in de Zuidpoort; - Veiliger en leefbaarder maken van de straten in en rond de Zuidpoort; - 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	<u>Het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort biedt een brede, integrale en gebiedsgerichte aanpak, waarmee de in het toekomstperspectief beschreven doelen in onderlinge samenhang kunnen worden gerealiseerd.</u> 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	<u>De ambities en maatregelen uit het Toekomstperspectief sluiten goed aan bij de genoemde wensen uit de participatie.</u> 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	<u>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.</u> 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	<u>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.</u> 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	<u>Er is dekking voor alle maatregelen uit fase 1, maar nog niet voor alle maatregelen binnen het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort.</u> 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: 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	<u>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.</u> 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	<u>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.</u> 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	<u>Met een verkeersknip kunnen de ambities voor leefbaarheid en gezondheid op en rond het Ledig Erf worden gerealiseerd.</u>
	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	<u>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.</u>
	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	<u>Realisatie van een groot aantal verkeersmaatregelen via tijdelijke inrichting in combinatie met monitoring maakt bijsturing en optimalisatie van de maatregelen mogelijk.</u>
	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	<u>Het weren van doorgaand autoverkeer op het Ledig Erf zorgt voor een significante toename van het autoverkeer op de Bleekstraat.</u>
	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	<u>Een aantal bewoners van de Twijnstraat en omgeving maakt zich zorgen over mogelijk sluipverkeer als gevolg van de verkeersknip Ledig Erf.</u> 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	<u>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.</u> Als gevolg van de voorgestelde herinrichtings- en verkeersmaatregelen 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 maatregelen en de daarvoor beschikbare uitvoeringsbudgetten;
- De bijdragen vanuit de beheer- en vervangingsgelden (ontwikkeland 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 herin 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 ◦ € 440.000,- voor de Rijnlaan-noord; ◦ € 220.000 voor de Waalstraat-oost; ◦ € 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 Balijeburg en Balijelaan; • € 2,7 miljoen is de beschikkingaanvraag 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