

Bijlage 7 bij commissiebrief 12.031826 betreffende Bestemmingsplan 2^e Asselijnstraat

Beantwoording verkeersvragen commissievergadering d.d. 24 januari 2012

Van: P. Koolhaas (SO-verkeer) en R. van Leusden (BRU)

1. Waarom twee ontsluitingsroutes voor het busverkeer?

Er zijn drie belangrijke invalsroutes aan de westzijde voor het busverkeer:

- de Graadt van Roggenweg
- de Vleutenseweg
- de Van Zijstweg

Via de Mineurslaan resp. 2^e Asselijnstraat (of verlengde Van Zijstweg) worden de buslijnen van/naar deze invalsroutes via de snelste en meest betrouwbare weg van/naar het tijdelijk busstation geleid.

Een betrouwbare dienstuitvoering van het busverkeer is een eerste vereiste. De dienstregeling van buslijnen is in het algemeen gebaseerd op rijtijden die in 85% van de gevallen kunnen worden gehaald. Een zo gering mogelijke spreiding van de rijtijden (verschil tussen gemiddelde en 85% waarde) betekent een betrouwbare dienstregeling en zo voordelig mogelijke exploitatie.

Ten gevolge van de grootschalige verbouwing van het Stationsgebied staat de kwaliteit van het busverkeer onder druk. Alles is er aan gelegen om, gedurende de verbouwing, de passagiers zo goed mogelijk te bedienen. Spreiding van de busafwikkeling over twee routes moet zorgen voor deze betrouwbare dienstuitvoering.

Concentreren van alle busverkeer op de Mineurslaan en de kruising Croeselaan–Mineurslaan is ongewenst, vanwege:

- De toename van de verkeersbelasting op de kruising Croeselaan–Mineurslaan. De verkeerslichtenregeling wordt complexer vanwege extra groenfasen voor het links- en rechtsafslaande busverkeer uit de Mineurslaan.
- De onderlinge hinder van links- en rechtsafslaand busverkeer van de Mineurslaan naar de Croeselaan resp. Westplein: een bus voor rechtsaf staat te wachten op een bus voor linksaf en andersom. Hierdoor kunnen de wachttijden behoorlijk toenemen;
- De hinder die het busverkeer Mineurslaan – Van Zijstweg v.v. op de Croeselaan ondervindt van het autoverkeer op dezelfde route. Deze kwaliteit van de verkeersafwikkeling op dit wegvak zou ook afnemen door de extra verkeersbelasting door de bussen;
- De aanwezigheid van een groot aantal met verkeerslichteninstallaties geregelde kruispunten op de route en de eventuele toevoeging van busverkeer Mineurslaan–Van Zijstweg v.v. zorgt voor een afnemende kwaliteit van de verkeersafwikkeling en daardoor mogelijk onbetrouwbare dienstuitvoering van het busverkeer;
- Op de kruising Croeselaan–Mineurslaan: de concentratie van onregelmatig optredende extra verkeersstromen vanaf de P3 op het Jaarbeursterrein en expeditieverkeer naar het Beatrixgebouw (vooral tijdens EXPO's en Trade Marts).

Vergelijking met verkeersafwikkeling Vredenburgknoop

Vergelijking met de verkeersafwikkeling op de Vredenburgknoop gaat niet goed op. De verkeerslichtenregeling op de Vredenburgknoop is eenvoudiger dan die op de Mineurslaan. Op de Vredenburgknoop kent de verkeerslichtenregeling twee à drie fasen:

- een groenfase voor het auto- en fietsverkeer op de Catharijnesingel v.v.;
- een groenfase voor het bus- en fietsverkeer op de route Smakkelaarsveld–Vredenburg v.v.;
- af en toe een groenfase voor het afslaande busverkeer Smakkelaarsveld–Daalsesingel v.v.;

Op die kruising Croeselaan– Mineurslaan komt een complexere vierfasenregeling:

- Een groenfase voor het verkeer op de Croeselaan ;
- Een groenfase voor het verkeer van/naar de Jaarbeurs;
- Een groenfase voor het verkeer naar de Mineurslaan (bus- , expeditie- en bouwverkeer);
- Een groenfase voor het links- en rechtsafslaande busverkeer uit de Mineurslaan

Dat betekent dat procentueel minder groentijd voor het busverkeer beschikbaar is dan op de Vredenburgknoop. Door evenementen in de Jaarbeurs en het Beatrixgebouw is het verkeersaanbod hier ook veel onregelmatiger.

2. Aantal bussen (opgave van BRU)

Door de raadscommissie is gevraagd om inzicht in de door de BRU geleverde busintensiteiten. De genoemde busintensiteiten zijn inclusief de niet-BRU-concessies. BRU kan de vervoerders van andere concessies niet dwingen bepaalde routes te rijden. Dit moet in goed overleg afgestemd worden. Belangrijk is om aan te geven wat BRU acht dat de beste route voor die lijnen is (reistijd, betrouwbaarheid).

Situatie 2013 westzijde

In 2013 gaan de volgende lijnen van oost naar west: 14, 19, 24, 29, 37, 38, 39, 47, 63, 65 en 66, een verschuiving van zo'n 990 bussen per dag. Het totaal aantal busbewegingen van/naar het tijdelijke busstation bedraagt dan 2.890 bussen/dag. Deze busintensiteiten zijn gebaseerd op de inzichten van de BRU van voorjaar 2011. Daarbij is uitgegaan van enige groei van het busaanbod.

Voor de verdeling van de bussen over de routes Mineurslaan en Verlengde Van Zijstweg/2^e Asselijnstraat is er een bandbreedte:

- Indien de meeste bussen via de Van Zijstweg aanrijden, rijden er 1.616 bussen/dag over de 2^e Asselijnstraat en 1.279 bussen/dag over de Mineurslaan.
- Indien de meeste bussen over de Graadt van Roggenweg aanrijden, rijden er 966 bussen/dag over de 2^e Asselijnstraat en 1.923 bussen/dag over de Mineurslaan.

Voor de milieuberekeningen is voor de Mineurslaan resp. 2^e Asselijnstraat telkens uitgegaan van de voor die straat ongunstigste situatie (1.923 bussen op de Mineurslaan en 1.616 bussen op de 2^e Asselijnstraat),

Situatie 2013 oostzijde

In dit scenario rijden er van/naar het busstation aan de oostzijde :

Via de Adama van Scheltemabaan:	1.446 bussen
Via Moreelsepark	77 bussen
Via Leidseveertunnel	312 bussen
Via Smakkelaarsveld	2.867 bussen

Actualisatie van de busintensiteiten (informatie BRU februari 2013)

Op basis van actuele inzichten (huidig busboekje, geen groei aantal bussen en andere verdeling van bussen over de busstations oost en west) heeft de BRU het volgende overzicht opgesteld:

Situatie 2013 westzijde

Het totaal aantal busbewegingen van/naar het tijdelijke busstation westzijde: 1.847 bussen. Afhankelijk van de aanrijroute van de bussen (via de Van Zijstweg of Graadt van Roggenweg) rijden er in dit geactualiseerde scenario tussen de 1.387 en 733 bussen over de 2^e Asselijnstraat en tussen de 460 en 1.114 bussen over de Mineurslaan.

Het aantal bussen dat, op basis van actuele inzichten van de BRU, uiteindelijk van Mineurslaan en verlengde Van Zijstweg/2^e Asselijnstraat gebruik gaat maken, is dus lager dan volgens de oorspronkelijke opgave van de BRU uit 2011 op basis waarvan de milieuonderzoeken zijn uitgevoerd.

Situatie 2013 oostzijde

In dit scenario rijden er van/naar het busstation aan de oostzijde:

Via de Adama van Scheltemabaan:	1.446 bussen
Via Moreelsepark	77 bussen
Via Leidseveertunnel	908 bussen
Via Smakkelaarsveld	2.795 bussen

Situatie 2014

Zodra de Leidseveertunnel uit gebruik gaat, zal het lijnennet veranderen. Een aantal stadslijnen (lijnen 1, 5, 7 en 26) zullen dan ook naar de westzijde verhuizen. Al deze bussen zullen via de Mineurslaan rijden. In hoeverre dit daadwerkelijk leidt tot meer bussen is de vraag. Vanwege bezuinigingen is er de kans dat het er minder worden. Van invloed hierop is ook dat er in 2014 een nieuwe vervoerder is.

3. Scenario's optimaliseren gebruik Mineurslaan

Door de commissie is gevraagd te onderzoeken of er scenario's zijn die het gebruik van de 2^e Asselijnstraat minimaliseren. Er is een aantal scenario's denkbaar, waardoor het gebruik van de 2^e

Asselijnstraat geminimaliseerd en dat van de Mineurslaan gemaximaliseerd wordt. Over de mogelijkheden hiervan zal overleg met de BRU worden gevoerd en met de vervoerders die niet onder één van de BRU-concessies vallen. Overleg met de vervoerders die niet onder de BRU-concessies vallen, verloopt soms moeizaam.

Scenario 1: minder bussen over de Van Zijstweg

De bussen die over de Van Zijstweg rijden, zullen via de verlengde Van Zijstweg/2^e Asselijnstraat van/naar het tijdelijk busstation rijden. De bussen die via de Graadt van Roggenweg rijden, rijden via de Mineurslaan van/naar het tijdelijk busstation. Door zoveel mogelijk bussen via de Graadt van Roggenweg te laten rijden, wordt het gebruik van de 2^e Asselijnstraat geminimaliseerd. Voorwaarde voor zo'n optimalisatieslag is dat een goede busdoorstroming gewaarborgd is. Van invloed daarop zijn o.a.:

1. de verkeersdruk op de Graadt van Roggenweg-Croeselaan v.v. tijdens dagen zonder en met evenementen op het Jaarbeursterrein resp. zonder en met intensief expeditieverkeer op de Mineurslaan
2. de gevolgen van de bouwactiviteiten op de Croeselaan (o.a. aanleg tijdelijke tramhalte, bouw Jaarbeurspleingarage). Deze activiteiten hebben gevolgen voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Croeselaan
3. de aanleg en ingebruikname van de tijdelijke tramhalte: zodra deze in gebruik is, zal de verkeerscapaciteit van het Westplein enigszins afnemen

Voor het busverkeer kan dit scenario leiden tot een onregelmatige dienstuitvoering.

Hierbij moet opgemerkt worden, dat het merendeel van de bussen die naar tijdelijk busstation west rijden, bussen zijn die niet onder één van de BRU-concessies vallen. Eventuele routewijzigingen moeten dan in overleg met de betreffende vervoerders worden afgesproken.

Scenario 2: geen bussen over 2^e Asselijnstraat tijdens stille uren

Het gebruik van de 2^e Asselijnstraat kan worden geminimaliseerd door tijdens stille uren (avond, zondag) busverkeer zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de Mineurslaan. Een realistische variant, met de aantekening dat ook dan een goede busdoorstroming gewaarborgd te zijn: dus niet op drukke zondagen.

4. Totaaloverzicht verkeersbewegingen

Autoverkeer Croeselaan

Op etmaalbasis rijden er op de Croeselaan tussen Westplein en Mineurslaan ca. 17.000 – 18.000 mvt/etmaal (modelcijfers 2011, tellingen 2009).

Fietsverkeer Croeselaan (tellingen 2010)

Op de Croeselaan tussen Mineurslaan en RABO-bank rijden aan de westzijde ca. 5.000 fietsers/etmaal en aan de oostzijde ca. 5.300 fietsers/etmaal.

Expeditieverkeer Mineurslaan

Met name de activiteiten in de Expozaal en de Trade Mart's hebben een grote impact op het gebruik van de expeditiestrook in de Mineurslaan en de aanrijroute via de kruising Croeselaan-Mineurslaan. Onderstaand overzicht is gebaseerd op een opgave van de Jaarbeurs.

T.b.v. Beatrixgebouw

La Place restaurant :	2 x per dag een grote vrachtwagen
Overige cateringactiviteiten :	2 x per dag een vrachtwagen + 2 x per week een vrachtwagen
Expozaal :	100 dagen per jaar ongeveer 50-55 vrachtwagens
Trade Mart Utrecht :	27 dagen per jaar 100-110 vrachtwagens per dag, 6 dagen per jaar 200-220 vrachtwagens per dag
Congres- en VergaderCentrum:	gemiddeld 5 vrachtwagens per dag
Vuilafvoer :	dagelijks 1 vrachtwagen

T.b.v. Beatrixtheater

Div. leveranciers	10 auto's per dag, van kleine busjes tot oplegger met trailer
Alternatieve producties:	drie vrachtwagens op maandag, om de week
Div. evenementen	2x per week 10 auto's van kleine busjes tot oplegger met trailer

E.e.a. exclusief ad hoc-verkeer zoals koeriersdiensten of bijzondere situaties.