

Mr. drs. V. Everhardt

Wethouder voor Volksgezondheid, Welzijn/Wmo, Stationsgebied, Diversiteit en de wijk Zuidwest

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Telefoon 030 – 286 11 13 **Fax** 030 – 286 10 33

www.utrecht.nl

Gemeenteraad

Behandeld door S. Roozen
Doorkiesnummer 030 – 286 96 18
E-mail s.roozen@utrecht.nl
Bijlage(n) acht
Uw kenmerk
Uw brief van

Datum 23 mei 2013
Ons kenmerk 13.035544
Onderwerp Toezeggingen raadscommissie betreft herinrichting Vredenburg
Verzonden 23 mei 2013
Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

In deze brief zijn de toezeggingen uitgewerkt die tijdens de raadscommissie Stad en Ruimte van 7 mei j.l. zijn gedaan inzake het ontwerp raadsvoorstel bushaltes Vredenburg– St. Jacobstraat.

1. Het verstrekken van schetsen van de onderzochte varianten

Het gaat om vier varianten (voor tekeningen, zie bijlagen 1):

Variant A (DTO 2011)

Alle bussen halteren op het Vredenburg, éénzijdig fietspad aan beide zijden van de straat (tweezijdig niet mogelijk i.v.m. entree muziekcentrum Vredenburg), maximaal aantal bomen in treeboxen (19 stuks), voetgangersoversteek met VRI t.h.v. Willemstraat (VRI nodig i.v.m. beperkte overzichtelijkheid), minder opstelruimte t.h.v. infocentrum voor fietsers richting station, minder bereikbaarheid fietsenstalling Vredenburg, geen halte St. Jacobstraat, geen/minder financiering BRU in verband met haltering St. Jacobstraat.

Variant B

Alle stadsbussen halteren aan het Vredenburg met uitzondering van lijn 11, tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde, schuine oversteek voor betere doorstroming fietsers, voetgangersoversteek zonder VRI (meer overzicht door middeneiland), inhaalstrook lijn 11 ter bevordering van de doorstroming openbaar vervoer, trottoirs van ±3,5 meter aan beide zijden, geen bomen t.h.v. gebouw de Vredenburg vanwege kabels en leidingen in de ondergrond (11 stuks), geen halte St. Jacobstraat, geen/minder financiering BRU in verband met haltering St. Jacobstraat.

Variant C

Alle stadsbussen halteren aan het Vredenburg met uitzondering van lijn 11, tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde, schuine fietsoversteek, voetgangersoversteek zonder VRI (meer overzicht door middeneiland), breed trottoir aan de noordzijde, smal trottoir aan de zuidzijde met minder bomen aan die zijde vanwege kabels en leidingen (17 stuks), inhaalstrook lijn 11, geen halte St. Jacobstraat, geen/minder financiering BRU in verband met haltering St. Jacobstraat.

Variant D (voorkeurvariant college en voorgesteld bij het ontwerp raadsvoorstel)

Stadsbussen richting oost (2, 3, 4, 5 en 8) halteren op het Vredenburg, bussen richting het noorden (1, 6, 7, 26, 34 en 36) halteren in de St. Jacobstraat, tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde, schuine fietsoversteek, inhaalstrook lijn 11, maximaal aantal bomen in de volle grond (19 stuks), iets smallere trottoirs vergeleken met

variant A, voetgangersoversteek zonder VRI, betere doorstroming fietsers, verdeling bussen over Vredenburg en St. Jacobstraat waarmee doorstroming OV richting Overvecht verbeterd wordt, de St. Jacobstraat kan aantrekkelijk en bereikbaar worden ingericht.

2. Lijn 11 of noordelijke buslijnen ingepast in variant 4 haltes tijdens de avonduren en in het weekend.

In bijlage 2.1 zijn de frequenties van de buslijnen weergegeven. De capaciteit van een enkele halte is ongeveer 20 bussen per uur. De dubbele haltes maken het mogelijk 40 bussen per uur per richting te laten halteren. In het ontwerpvoorstel zijn vier haltes voor enkel gelede bussen opgenomen.

Lijn 11 rijdt overdag met dubbel gelede bussen. Die kunnen wel op het Vredenburg halteren, maar op die halte past dan geen 2^e, gelede bus. Deze 2^e bus blijft dan deels op de rijbaan staan en blokkeert de rest van de bussen. Dit gebeurt tijdens de spits 12 keer per uur per richting. De capaciteit van de halte neemt hierdoor dus af. 's Avonds en in het weekend kan lijn 11 wel op Vredenburg halteren omdat deze in plaats van dubbel gelede bussen gelede bussen rijden, kunnen rijden. Zie bijlage 2.2.

In bijlage 2.3 zijn de noordelijke buslijnen buiten de spits toegevoegd aan de stadsbussen die halteren op het Vredenburg. In het weekend zorgt dit voor een verdubbeling van het aantal halterende bussen (van 28 naar 56 bussen per uur). In de avonduren halteren 36 bussen in plaats van 20. Wanneer enkel naar de frequentie gekeken wordt, is het mogelijk om 's avonds alle noordelijke lijnen te laten halteren en in het weekend een gedeelte. Fysiek is het echter niet mogelijk dat deze buslijnen passagiers in en uit laten stappen, omdat deze bussen een eigen opstelstrook hebben om links af te slaan. Wanneer de noordelijke lijnen gebruik gaan maken van de strook voor rechtdoor, heeft dit grote gevolgen voor de doorstroming van alle gebruikers van de kruising. De bussen die links af willen slaan, moeten dan gebruik maken van de rijstrook richting de Neude. Hierdoor is het niet mogelijk om bussen vanaf Neude richting station gelijktijdig groen te geven. Er moet dus een extra cyclus aan de VRI worden toegevoegd die alleen 's avonds en in het weekend van kracht is.

Een alternatief is om een deel van de regionale lijnen die in het voorstel alleen op de Neude halteren, tijdens de avonduren en in het weekend ook op het Vredenburg te laten halteren. 's Avonds is het mogelijk om alle buslijnen te bedienen (39 bussen per uur), maar in het weekend is het aanbod met 50 bussen per uur te hoog. Zie de meest rechter kolom in bijlage 2.1 voor de totale frequenties.

Voorgesteld wordt om lijn 11 's avonds en in het weekend te laten halteren aan het Vredenburg.

3. Taxi's op de plaats van de touringcar halte voor het muziekcentrum na een uitvoering/optreden ook te gebruiken als taxistandplaats.

Op zich steunen wij dubbelgebruik. In de praktijk is dat evenwel niet te regelen. Als er geen touringcar is, kunnen de taxi's wel op die plek staan. Als er wel een touringcar is, kan dat niet. Dat betekent een geïmproviseerde situatie. Zowel voor touringcars als taxi's is dit niet gewenst.

Er zijn overigens goede taxistandplaatsen met het taxikeurmerk beschikbaar, op korte afstand van het Muziekpaleis, in de Hollandse Toren naast gebouw de Vredenburg.

4. Entree winkelpanden De Vredenburg ook aan de zijde van de noordzijde van het gebouw

Publiekrechtelijk is deze wens niet afdwingbaar. Dat is aan de desbetreffende retailondernemers. Wij hebben aan Corio gevraagd en zullen dat blijven doen om deze raadswens te bevorderen.

De komst van Starbucks draagt overigens al bij aan meer reuring aan de straatzijde van de winkelpanden, vooral omdat er aan de zijkant een terras komt (vergunningprocedure loopt). Wij verwachten dat als de inrichting van het openbaar gebied heeft plaatsgevonden, dit gebied fors aan aantrekkelijkheid wint en dat de winkeliers uit economische motieven ertoe over gaan zich ook te profileren aan de straatzijde.

5. Gecombineerde halte touringcars en reguliere buslijnen

Gezien de lage frequentie van de touringcars lijkt het mogelijk om de halte te delen met de reguliere buslijnen. Het Bestuur Regio Utrecht heeft echter aangegeven een dergelijke oplossing onwenselijk te vinden. De in- en

uitstaptijden van de twee soorten bussen verschillen namelijk behoorlijk. Het in- en uitgaan van bijvoorbeeld van mensen met een beperking (die komen vaak met touringcar) duurt al snel een aantal minuten. Hierdoor is de halte niet bereikbaar voor de overige bussen en neemt de betrouwbaarheid van de dienstregeling af. Het combineren van de halte is om deze reden geen optie voor het BRU.

6. Wachtijd bussen en verkeersveiligheid door schuine fietsoversteek

De veiligheid van de schuine fietsoversteek is gewaarborgd door alle langzame verkeersbewegingen (voetgangers en fietsers) tegelijk groen te geven. Deze oplossing is in samenhang met de verkeersafdeling van de gemeente tot stand gekomen en akkoord bevonden door de fietsersbond. Zij hebben door middel van een brief positief op het voorstel gereageerd. Voor nadere onderbouwing, zie bijlage 3.

De voordelen van de schuine fietsoversteek (vanaf Bijenkorf naar gebouw De Vredenburg) zijn een betere bereikbaarheid van de fietsenstalling in gebouw de Vredenburg en een betere bereikbaarheid van het station. Bovendien is er verbetering van doorstroming voor fietsers richting Leidseveertunnel (die aan de noordzijde blijven). Fietsers richting het station hebben één verkeerslicht minder en de fietser richting Leidseveertunnel ondervinden geen hinder van fietsers die oversteken ter hoogte van het infocentrum Stationsgebied.

7. Toelichting soort verharding

De fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt. De trottoirs van Vredenburg en Vlaamse Toren sluiten aan op de binnenstad en het Stationsgebied (gebakken klinkers).

8. Bomen wel of niet van invloed op de berekening van de luchtkwaliteit

De afstand tussen de bomen heeft geen invloed op de berekening van de luchtkwaliteit. Bovendien komt er op termijn schoner materieel. Lijn 2 gaat elektrisch rijden. Een deel van de luchtproblematiek ter plaatse is dan opgelost.

Tot zover de toezeggingen, gedaan in de commissie van 7 mei 2013.

Sociale veiligheid in de Vlaamse toren

We maken gebruik van de gelegenheid u nog te informeren over een eerdere toezegging, namelijk de sociale veiligheid in de Vlaamse toren.

Het raadslid Van Schie stelde hierover vragen in de commissie van 18 december 2012.

Wij kunnen u berichten dat er sinds enkele maanden tijdelijke verlichting is aangebracht en zal aan het eind van het jaar zijn definitieve inrichting krijgen.

Wij verwachten dat "de loop" in deze straat er echt in gaat komen, als het Vredenburgplein en het te bouwen Entreegebouw zijn opgeleverd en functioneren.

Planning

In aanvulling op de verstrekte informatie over de planning, wijzen wij nog op de gevolgen ingeval van uitstel van besluitvorming. Omdat de functie van de busbaan tijdens de werkzaamheden moet doorgaan, is het nodig om de periode van de zomervakantie te gebruiken (de dienstregeling is in die periode aangepast). Hierdoor is het mogelijk om op een veilige manier en met zo min mogelijk overlast voor de passagiers, de busbaan aan te leggen. De overige werkzaamheden worden dan in het najaar van 2013 uitgevoerd. Op de aansluiting met het Muziekpaleis en Vredenburgknoop na, zijn de werkzaamheden nog vóór Sinterklaas gereed. Mocht de besluitvorming meer tijd vergen en na het zomerreces plaatsvinden, schuiven de werkzaamheden door naar de zomervakantie van 2014.

Resumerend/ voorstel

In aansluiting op het voorgelegde raadsvoorstel, stellen wij u voor om lijn 11 's avonds en in het weekend te laten halteren aan het Vredenburg.

Pagina 4/4

Datum 23 mei 2013

Kenmerk 13.035544

Hoogachtend,

V. Everhardt.