

Memo

Projectorganisatie Stationsgebied

Postadres Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

Bezoekadres Vredenburg 40, Utrecht

Telefoon 030 – 286 96 00

Fax 030 – 286 96 01

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

Betreft Afwegingsnotitie inrichting Vredenburg en resultaten consultatie

Datum maart 2013

Voor het opstellen van deze afwegingsnotitie voor de inrichting van het Vredenburg zijn in de afgelopen periode de belangrijkste stakeholders geconsulteerd. In de gesprekken met de stakeholders is in een breder kader gekeken dan Vredenburg en de haltes. Zo is er ook gesproken over de gebiedsontwikkeling aan de noordelijke kant van het centrum (binnenstad en Stationsgebied), zijnde het gebied tussen Vredenburg en de St. Jacobsstraat. De aansluiting aan het kernwinkelgebied en de potentie van de plannen zijn hier in meegenomen.

Voor de herinrichting Vredenburg zijn twee varianten – een variant met twee halterende bussen en één met 12 halterende bussen (alle bussen)– voorgelegd en voor het gebied rondom de St. Jacobsstraat is de informatie uit de consultatie van met CMU en Bijenkorf meegenomen.

Aan de hand van de gesprekken zijn voor- en nadelen in beeld gebracht en aangescherpt.

Voorgeschiedenis

Op 20 september 2007 stemde het college in met het voorlopig ontwerp (VO) tot herinrichting van het Vredenburg na realisering van het woongebouw De Vredenburg, Vredenburg/Tivoli en de Vredenburgknoop.

In 2007 werden de haltes voor de buslijnen 1,5, 6, 7, 26, 34 en 36 tijdelijk verplaatst naar de St. Jacobsstraat. De bussen richting oost stoppen tijdelijk allen op de Potterstraat.

Een aantal ontwikkelingen tussen VO en DO zorgden voor de noodzaak van een afwegingsnotitie over de bereikbaarheid van dit gebied met het openbaar vervoer:

- Pilot openbare ruimte centrum; mobiliteitskeuzen ten behoeve van een betere balans tussen bereikbaarheid, verblijfskwaliteit en economische vitaliteit.
- Bij brief van 26 maart 2012 berichtte het Bestuur Regio Utrecht – als eerst verantwoordelijk bestuurorgaan en opdrachtgever van de OV lijnen de gemeente–, het standpunt te hebben ingenomen op basis van de afweging van de hinder voor doorgaande reizigers, de extra exploitatiekosten en het vergroten van de veiligheid en leefbaarheid –, om de haltering aan Vredenburg definitief niet meer te laten terugkomen en te kiezen voor het opwaarderen van de haltering op de St. Jacobsstraat/Rozenstraat.
- Het project 'Overvecht snel en betrouwbaar' dat uitgaat verbetering van de Openbaar Vervoer as van centrum naar Utrecht noord. Door de bussen op een nieuwe halte in de St. Jacobsstraat te laten halteren wordt de doorstroming bevorderd.
- Grote groei van het fietsgebruik op de corridor Sijpesteijnkade–Smakkelaarsveld–Vredenburg–Lange Viestraat–Potterstraat

Herinrichting Vredenburg

Voor de herinrichting van Vredenburg zijn aan de hand van de verschillende ontwerpen in de afgelopen periode twee consultatierondes gehouden. Hieronder wordt kort de strekking van de besproken varianten aangegeven en ook de reacties van de geconsulteerde partijen.

Consultatie 2012

Naar aanleiding van bovengenoemde brief van het BRU is onderzocht wat dit voor de herinrichting van Vredenburg zou betekenen. Het aangepaste ontwerp zonder haltes leverde zodanig veel ruimtewinst op dat er langs de zuidzijde van Vredenburg een twee-richtingen fietspad kon worden ingepast. Met dit ontwerp is in 2012 een kleine consultatie gehouden en zijn de reacties van diverse partijen op de brief van het BRU om de haltes op te heffen besproken. Vredenburg /Tivoli en de fietsersbond waren positief over het niet terug laten komen van de haltes. Corio, markt, ondernemers van Vredenburg-noord, belangenorganisatie Rocov en comité Wijk C hadden aangegeven de haltes terug te willen zien. Corio had laten weten dat de VVE De Vredenburg verdeeld was, 50% voor haltering en 50% tegen.

Naar aanleiding van de discussie over de brief van het BRU – met veel tegenstanders van het voorstel om de haltes niet te laten terugkomen – , is de variant 'geen haltes' vervallen. Aan de hand van deze consultatie is gezocht naar een optimalisatie waarbij het twee-richtingen fietspad wel inpasbaar was en waar haltes inpasbaar waren om tegemoet te komen aan de genoemde bezwaren.

Consultatie 2013

In deze consultatieronde zijn twee varianten in beeld gebracht en met diverse stakeholders besproken. Een variant met twee kleine haltes, één aan beide zijden van het Vredenburg, te weten één ter hoogte van POS pand en één ter hoogte van gebouw De Vredenburg, met een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde en een één-richting fietspad aan de noordzijde. Dit maakt haltering van een gering aantal buslijnen aan het Vredenburg mogelijk.

De andere besproken variant is de oorspronkelijke opgave met haltes voor alle buslijnen aan het Vredenburg en aan beide zijden een één-richting fietspad. Ten behoeve van de discussie over twee varianten zijn en voor- en nadelen van beide op een rij gezet zodat die verder aangescherpt konden worden.

Stakeholders

De afgelopen periode zijn, naast degenen die al een reactie hadden gegeven, ook de stakeholders geconsulteerd die zich eerder niet hadden laten horen. Geconsulteerd, mondeling dan wel schriftelijk geïnformeerd en om een reactie gevraagd, zijn Wijkraad binnenstad (comité Wijk C steunt hun advies), Centrum Management Utrecht (waaronder Corio en de Bijenkorf), Tivoli/Vredenburg, afvaardiging ondernemers Vredenburg noord, afvaardiging vastgoedeigenaren Vredenburg noord, ROCOV, VVE De Vredenburg, C&A, MN services en de marktmeester namens de ambulante handel.

Tevens zijn de reacties van ondernemers en reizigers meegenomen vanuit het consultatietraject St.Jacobsstraat: de locatie voor een definitieve halte inrichting in deze straat is afhankelijk van de keuze voor Vredenburg.

Resultaten

Markt, vastgoedeigenaren, ROCOV als ook de ambulante handel en de marktmeester opteren voor haltering van alle buslijnen conform de oorspronkelijke situatie. Vooral vanuit de markt wordt de langere loopafstand onaanvaardbaar gevonden voor ouderen die deze willen bezoeken per openbaar vervoer (red.: afstand vanaf St. Jacobsstraat ca 200 meter afhankelijk van de definitieve plek van de halte, vanaf Potterstraat ca 300 meter, vanaf halte Catharijnesingel ca 100 meter, vanaf OVT westzijde 550 meter en OVT oostzijde (tram en bus) 325 meter).

Voor de vastgoedeigenaren van de panden Vredenburg-noordzijde is het belangrijk dat er zoveel mogelijk reuring is op het Vredenburg en er zoveel mogelijk kans is op klanten die in- en uit de bussen stappen. Zij benadrukken dat in het verleden is toegezegd dat de haltes terug zouden komen (zie DTO uit 2011).

Voor het Regionaal Overleg Consumenten Organisaties Openbaar Vervoer (ROCOV) is juist de overstapfunctie die de 12 buslijnen bieden van wezenlijk belang. Reizigers uit het noorden van de stad kunnen dan op Vredenburg overstappen in plaats van door te moeten reizen naar CS. Dit voordeel is het grootst als alle passerende buslijnen ook op Vredenburg stoppen. ROCOV dringt er tevens op aan geen bomen te planten op plekken waar dit het in-, uit- en overstappen voor reizigers in rolstoel of met kinderwagen bemoeilijkt.

CMU (incl. Corio en Bijenkorf), Vredenburg/Tivoli en de fietsersbond opteren voor de variant met twee haltes, een aan beide zijden van Vredenburg Noord.

CMU wil daarnaast de ruimte bij Tivoli/Vredenburg primair inrichten voor voetgangers en fietsers. Ook wordt door hen aangegeven dat het ontwerp met twee haltes beter aansluit op de looplijnen vanuit Stationsplein Oost als een van de nieuwe entrees naar de binnenstad. Een combinatie van haltes op zowel Vredenburg als op de St.Jacobsstraat ziet men als oplossing. Terzijde worden zorgen geuit over de gevolgen voor het economisch functioneren van het gebied doordat de winkels in gebouw De Vredenburg momenteel nog geen ingang aan Vredenburg hebben.

De fietserbond ziet in de variant met twee haltes een goede tussenoplossing die niet ten koste gaat van de ruimte voor fietsers. Het ontwerp met twee haltes heeft minder kans op conflicten van fietsers met voetgangers, wat de veiligheid ten goede komt op misschien wel het drukste fietspad van Nederland. Opstelruimte bij stoplichten en weefvakken bij kruispunt verdienen nog nadere uitwerking. Ook ziet de fietsersbond grote voordelen in het tweerichtingen fietspad richting Sijpesteijnkade/Stationsplein Oost. Voor Tivoli/Vredenburg is de halteplek voor touringcars in variant met enkele halte aan beide zijden van het Vredenburg voorwaardelijk.

Wijkraad (ook namens comité Wijk C) en ondernemers Vredenburg noord zijn van mening dat twee haltes onvoldoende zijn, anderzijds hoeven niet alle lijnen te halteren op het Vredenburg,

Ondernemers Vredenburg noord willen meer haltes dan de variant met twee haltes maar dat hoeven geen haltes over de gehele lengte van het Vredenburg te zijn. Haltes ter hoogte van het POS pand en bij Vredenburg /Tivoli hebben dan de voorkeur zodat mensen die daar in- en uitstappen (van en naar de Bijenkorf) langs hun panden komen. Zichtbaarheid vanuit de bus is daarnaast voor hen essentieel om meer klanten te trekken. Zij hebben ook een voorkeur voor zoveel mogelijk fietsers langs hun panden, dus geen 2 richtingen fietspad aan de zuidzijde.

De wijkraad adviseert om met name stadsbussen te laten halteren, meer ruimte voor voetgangers aan de noordzijde van het Vredenburg te maken, geen 2-richtingen fietspad te realiseren en de toegankelijkheid van de winkels aan de zuidzijde te verbeteren.

Vanuit het project St.Jacobsstraat wordt door bijvoorbeeld Combo Design gepleit voor een bushalte in hun straat, niet te ver van Vredenburg, zodat deze aanloopstraat beter als onderdeel van het kernwinkelgebied kan functioneren.

Een aantal onderwerpen is van belang om te komen tot een goede gewogen beslissing over de herinrichting van Vredenburg. Deze onderwerpen zijn:

- veiligheid en doorstroming fietsverkeer
- goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- economische vitaliteit van zowel Vredenburg als de St.Jacobsstraat
- aantrekkelijk en bereikbaar inrichting van beide straten
- inpassing groen

Voorstel inrichting Vredenburg

De resultaten van de consultatie geven geen eensgezind beeld. Er is daarom een derde variant ontwikkeld die het best tegemoet komt aan de voors- en tegens van alle stakeholders. Deze variant behelst de

herinrichting van Vredenburg met 4 haltes, dwz 2 aaneengesloten haltes in beide richtingen. Hiermee worden volgens de huidige dienstregeling de volgende lijnen gefaciliteerd 2, 4, 5, 8, 138, 11, 50, 52, 53, 74, 77 en 211, dit zijn de stadsbussen in en uit oostelijke richting. De St.Jacobsstraat wordt gefaciliteerd met de lijnen 1, 6, 7, 26 en 36, dit zijn de bussen in en uit noordelijke richting. Het noordelijk deel van de binnenstad wordt op deze wijze goed ontsloten voor het openbaar vervoer en de economische vitaliteit van beide straten wordt gestimuleerd.

Ook is het bij deze variant mogelijk gebleken om het 2-richtingen fietspad aan de zuidzijde te realiseren met de goede en veilige doorstroming van het fietsverkeer op de corridor Sijpesteijnkade-Vredenburg-Lange Viestraat.

Daarnaast is het mogelijk om voor het aantrekkelijk herinrichten van de straat een groeninpassing te realiseren.

Aangezien de diverse vastgoedobjecten rondom de straat opgeleverd zijn (gebouw De Vredenburg) of zeer binnenkort opgeleverd gaan worden (Tivoli/Vredenburg) zou deze zomer gestart moeten worden met de herinrichting van Vredenburg.

Het uitvoeren in de zomerperiode heeft de grote voorkeur omdat in die periode er minder busverkeer is en er sneller en kwalitatief beter gewerkt kan worden. Over de exacte fasering van de werkzaamheden worden de stakeholders nog nader geïnformeerd. Het streven is om Vredenburg dit jaar terug te geven aan de stad als een van de eerste heringerichte onderdelen van het Stationsgebied en als bouwsteen om het centrum, zijnde het Stationsgebied en de binnenstad aan elkaar te verbinden.