

Verslag van de Schouw tijdelijke maatregelen Vredenburg, gehouden op 25 juni 2007 in het Infocentrum Stationsgebied.

Aanwezig: Circa 40 belangstellenden, volgens presentielijst, en voorts diverse medewerkers, onder wie de heren Lindhout (gespreksleider), Suik (voorlichter Stationsgebied), Eerden (assistent-wijkmanager Binnenstad), Van Seijda en Hilhorst.

Verslag: Ingrid Bakhuis

1. Opening en toelichting programma

De heer Lindhout opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. Dit is de derde schouw inzake de tijdelijke maatregelen Vredenburg. In de vorige bijeenkomsten zijn diverse aspecten van de tijdelijke maatregelen aan de orde geweest en om dubblures te voorkomen zal voor vragen of opmerkingen die eerder zijn behandeld, worden verwezen naar de vorige verslagen. Deze verslagen zijn bij de balie van het Infocentrum beschikbaar.

Ook van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt. Wie prijs stelt op de toezending daarvan, wordt gevraagd zich via de presentielijsten bekend te maken.

Programma:

- Toelichting op resterende vragen/acties uit de bijeenkomst van 8 mei 2007;
- Voortgang;
- Schouw op locatie in het gebied, indien gewenst (vanaf 20.30 uur).

2. Toelichting resterende vragen/acties uit de bijeenkomst van 8 mei 2007

De heer Suik geeft een toelichting.

Er is een aantal uitgangspunten en voorwaarden vastgesteld voor de uitvoering van de projecten. Op het Vredenburg worden grootschalige bouwprojecten uitgevoerd en dat moet zo veilig mogelijk gebeuren, zowel voor bewoners, ondernemers en bezoekers, als voor de bouwers. De bouwwerkzaamheden moeten zo min mogelijk ruimte in beslag nemen, maar de bouwvakkers moeten wel voldoende ruimte hebben om hun werk te kunnen doen. Daarin is een balans gezocht en daarvoor was het noodzakelijk om de bushaltes te verwijderen.

Een tweede uitgangspunt is dat de leefbaarheid tijdens de bouwwerkzaamheden zo goed mogelijk wordt gewaarborgd. Tijdens de bouwwerkzaamheden blijft de markt functioneren en blijven de winkels bereikbaar. De situatie is niet ideaal, maar getracht wordt de overlast tot een minimum te beperken.

Eind juni/begin juli wordt de bouwschutting geschilderd. Bezien wordt nog of hierin kijkgaten kunnen worden gemaakt. Verkeersroutes worden aangepast, om het bouwverkeer veilig te laten verlopen. Alle maatregelen hebben ten doel per 1 juli 2007 een situatie te realiseren die de komende jaren zo min mogelijk verandert en verwarring over steeds wijzigende situaties zo min mogelijk voorkomt.

Bushaltes en bushaven

De bushaltes aan het Vredenburg zijn verwijderd en gedeeltelijk verplaatst naar de St.-Jacobsstraat. In de vorige bijeenkomst zijn zorgen geuit over de doorstroming in de St.-Jacobsstraat en is gevraagd een bushaven voor in- en uitvoegend busverkeer te creëren, om een opstopping op de rijweg te voorkomen. Na afloop van de vergadering hebben de deelnemers de situatie gezamenlijk ter plaatse in oenschouw genomen.

Onderzoek heeft uitgewezen dat het aanleggen van een bushaven niet mogelijk is. In de eerste plaats is de St.-Jacobsstraat daarvoor niet breed genoeg. De combinatie van voetpaden, fietspaden, rijstroken, en het expeditieterrein bij de Bijenkorf, maken de toevoeging van een bushaven onmogelijk. Ook qua lengte is een bushaven niet mogelijk. Voor in- en uitvoegend busverkeer is een lengte van ten minste 40 meter nodig en die ruimte is er niet.

Vervolgens is onderzocht of de halte kan worden verplaatst in de richting van de Monicabrug, maar dit stuit op bezwaren van vervoerders; de afstand naar de markt zou dan te groot worden

en deze locatie in de St.-Jacobsstraat is juist gekozen om bezoekers van de markt te kunnen blijven bedienen. Vervoerders hebben vastgesteld dat de doorstroming tot op heden geen problemen geeft, zodat de bestaande situatie voorlopig kan worden gehandhaafd. In het wegdek zijn detectielussen aangebracht, zodat de verkeersregelininstallaties tijdig reageren op het verkeersaanbod en het kruispunt altijd vrij blijft.

- Een van de aanwezigen woont in de Waterstraat. Om met de bus naar de schouwburg te gaan, moet zij naar het Neude lopen, maar omdat zij slecht ter been is, is dat te ver.
- Opgemerkt wordt dat mevrouw met de bus van de St.-Jacobsstraat naar het station kan reizen en daar kan overstappen op de bus naar het Lucasbolwerk.
- De haltes zijn van het Vredenburg verwijderd. Er zijn wel vervangende haltes geplaatst voor reizigers naar Zuilen en Overvecht, maar er is geen extra halte gekomen voor reizigers die in oostelijke richting reizen. De eerstvolgende halte is op de Potterstraat. Mensen moeten zo een grote afstand lopend overbruggen.

De heer Suik bevestigt dit. Helaas is er geen alternatief, want in de Lange Viestraat is geen ruimte voor een extra halte. De eerstvolgende halte is inderdaad ter hoogte van het hoofdkantoor.

- Medewerkers van de Projectorganisatie Stationsgebied moeten niet alleen praten met het management van de vervoersbedrijven. Zij zouden eens met willekeurige buschauffeurs moeten praten en meerijden. Chauffeurs zeggen dat er rond het Vredenburg zeer gevaarlijke situaties zijn en vrezen dat er doden zullen vallen. Vooral op zaterdag is het een chaos en het is een wonder dat er nog geen ernstige ongelukken zijn gebeurd. Natuurlijk is dat ook te wijten aan onverantwoordelijk gedrag van voetgangers en fietsers, maar dat neemt niet weg dat chauffeurs soms doodsangsten uitstaan. Het uitdelen van flyers over de nieuwe situatie heeft geen zin. Er is toezicht nodig.

De heer Lindhout zegt dat er geregeld contact is met de vervoerders, ook met chauffeurs. Het signaal is duidelijk: situaties zijn soms onoverzichtelijk door de beperkte ruimte. Verkeersbegeleiders helpen mensen de juiste routes te vinden en op zaterdag 23 juni zijn er voor het eerste extra toezichthouders ingezet om toe te zien op de naleving van verkeersregels. Het is nooit geheel te voorkomen dat mensen zich niet houden aan de verkeersregels, maar getracht wordt gewenst verkeersgedrag te stimuleren en mensen hierin te begeleiden.

- De voorzitter van ondernemersvereniging Centrum Utrecht wijst erop dat een aantal winkels niet goed bereikbaar is. Verder merkt hij op dat toezichthouders er niet alleen voor de veiligheid van het Vredenburg zijn. Ook elders in de stad is toezicht nodig om de veiligheid van winkels en van het winkelend publiek te waarborgen.

De heer Lindhout zegt dat er in de gewenningsperiode, waarin de situatie nieuw en soms onoverzichtelijk is, extra toezichthouders worden ingezet op het Vredenburg. Dat is geen permanente situatie en andere delen van de binnenstad worden niet vergeten.

- Sinds de bushaltes van het Vredenburg zijn verwijderd, is het Vredenburg een racebaan voor bussen geworden. De verkeersbegeleiders instrueren voetgangers en fietsers, maar achter hen geven buschauffeurs vol gas naar het postkantoor. Ook dat leidt tot zeer gevaarlijke situaties. Is er gedacht aan het nemen van snelheidsremmende maatregelen?
- Formeel geldt er in de stad voor bussen een maximumsnelheid van 30 km, maar niet alle chauffeurs houden zich daaraan. Kunnen er geen snelheidscontroles worden gehouden voor bussen en (vooral) voor taxi's?

Fietsen

De fietsroute van de Mariaplaats via de Rijnkade naar het Vredenburg is buiten gebruik gesteld. Daar zijn drie redenen voor. Ten eerste loopt deze route vast op de bouwschuttingen en is er geen doorgang mogelijk. Ten tweede kruist deze route de hoofdfietsroute en het bus- en het bouwverkeer naar het Vredenburg en er is onvoldoende ruimte om dit kruisend verkeer goed af te wikkelen. Ten derde wordt er binnenkort gestart met het verleggen van kabels en leidingen, waarvoor de Rijnkade moet worden opgebroken.

Op dit moment loopt de fietsroute van de Mariaplaats om Hoog Catharijne heen via het station en het Smakkelaarsveld naar het Vredenburg. Dit betekent een aanzienlijke omweg. Voor een route via de Catharijnesingel is eerder om veiligheidsredenen niet gekozen, maar naar aanleiding van klachten en signalen wordt opnieuw bestudeerd of een tweerichtingsfietsroute via de Catharijnesingel mogelijk kan worden gemaakt. Toezeggingen daarover kunnen nog niet worden gedaan. Met name de veiligheid – onder meer het kruisen van autoverkeer naar de parkeergarages – is een complex onderwerp. Als een tweerichtingsfietsroute via de Catharijnesingel al mogelijk is, zal deze van tijdelijke aard zijn, want de Catharijnesingel moet binnen afzienbare tijd als fietsroute worden afgesloten in verband met het verleggen van kabels en leidingen. De exacte planning van die werkzaamheden is nog niet bekend. De tijdelijke fietsenstalling en de autorijstroken blijven dan wel bereikbaar.

Een zo tijdelijke oplossing spoort niet met het uitgangspunt de situatie voor de komende 4 à 5 jaar zo min mogelijk te wijzigen. Echter, de fietsroute via het station is voor veel fietsers zo nadelig, dat op dit uitgangspunt mogelijk een uitzondering wordt gemaakt.

- Een vertegenwoordiger van de Fietsersbond vraagt zich af of het zin heeft te investeren in een tweerichtingsfietspad via de Catharijnesingel, als niet duidelijk is hoe lang die route kan worden gebruikt. Plaatselijk zijn er elf rijbanen voor auto's. Het zou reëel zijn om een of twee autorijbanen te reserveren voor een fietsroute langs de Catharijnesingel. Er kan dan een oplossing worden geboden voor een langere periode.
- Tijdelijke maatregelen kosten veel geld. Waarom wordt het fietspad niet aangelegd op de toekomstige locatie, namelijk langs de rand van de huidige rijbaan, op de plaats waar de singel wordt hersteld? Dit zou alleen ten koste gaan van die rijbaan, maar verkeerskundig zal dat geen probleem zijn, want het is een rustig deel van de Catharijnesingel; het meeste autoverkeer rijdt via de tunnelbak.

De heer Suik zegt dat definitieve maatregelen worden getroffen, waar dat mogelijk is. Er gebeurt zoveel in en rond het Stationsgebied, dat dit niet altijd kan, zonder ook een definitieve aanpassing tijdelijk buiten gebruik te moeten stellen. Uitgangspunt is een situatie te creëren die de komende jaren zo min mogelijk verandert. De heer Lindhout stelt voor in een volgende bijeenkomst terug te komen op de planning voor het verleggen van kabels en leidingen en de consequenties daarvan.

- Er is zeer intensief fietsverkeer tussen het Vredenburg en het station, maar het fietspad van het Smakkelaarsveld naar het Vredenburg is veel te smal om zoveel fietsers te kunnen verwerken, vooral omdat een deel links afslaat in de richting van het Paardenveld en de Amsterdamsestraatweg. Op de kruising staat wel aangegeven dat voetgangers moeten oversteken, maar voor fietsers is er niets aangegeven. Dat is tijdens een eerder overleg tussen wijkraad en gemeente onder de aandacht gebracht, maar daarmee is niets gebeurd. Kennelijk moeten er eerst ongelukken gebeuren.

Toegelicht wordt dat er voor fietsers eerder op de route een verwijzingsbord is geplaatst, namelijk ter hoogte van de kruising Stationsplein – Smakkelaarsveld. Bezien kan worden of er een extra bord kan worden geplaatst op de volgende kruising.

Fietsparkeren

- Omdat zoveel mensen hun fiets stallen op de hoek van het Vredenburg, bij voormalig Hotel Smits, is er daar geen doorkomen aan. Afgelopen zaterdag nog, raakte een vrouw met een rollator verstrikt in de pedalen.

- Fietsers rijden door rood en rijden voetgangers van de sokken.
- Onder het motto "blik eruit, staal erin" worden auto's uit de stad geweerd en wordt fietsen gestimuleerd. Er zijn wel een paar fietsenstallingen, maar de gemeente heeft het parkeren van fietsen bij lange na niet onder controle. De voorzitter van de ondernemersvereniging Centrum Utrecht pleit niet voor een algeheel parkeerverbod voor fietsen, maar wel voor goede oplossingen. Veel klanten van winkels in de binnenstad komen per fiets. Voor het stallen van fietsen moet voldoende ruimte worden gemaakt. Tenslotte kosten parkeergarages voor auto's ook veel geld.

De heer Suik beaamt dat fietsparkeren een groot probleem blijft. Dagelijks worden er zo'n 20.000 fietsen in en rond het Stationsgebied geparkeerd en er is onvoldoende stallingscapaciteit. In de toekomstige situatie zal zijn voorzien in 22.000 gebouwde fietsparkeerplaatsen. Dat is ook het moment dat er strenger kan worden gehandhaafd, wanneer fietsen zijn gestald op plekken waar dat niet mag. Voor de tijdelijke situatie wordt een aantal maatregelen getroffen om de ergste nood te lenigen:

- U-Stal is verplaatst van het Vredenburg naar de Catharijnesingel. Daar zijn 700 plaatsen beschikbaar, maar die worden nog niet allemaal gebruikt.
 - In Wijk C worden 400 fietsklemmen geplaatst. Tijdens een bewonersavond is de invulling daarvan gezamenlijk vastgesteld.
 - Oude fietsenrekken bij Hoog-Catharijne worden vervangen door een ander type. Hierdoor ontstaat meer stallingscapaciteit en wordt de doorgang voor voetgangers verbeterd.
 - Er wordt gestudeerd op het plaatsen van een tijdelijk fietsparkeergebouw op het Smakkelaarsveld, met een capaciteit van 2.500 plaatsen.
- Het probleem is opgelost als parkeergarage La Vie wordt ingericht als fietsparkeer-voorziening. Dat is ook beter voor de luchtkwaliteit in de stad.
 - Er zijn diverse maatregelen genoemd, maar die voldoen niet volledig aan de vraag. Wordt er aan beprijzing gedacht? Wellicht is het fietsbelastingplaatje een oplossing; wie zo'n plaatje heeft gekocht mag zijn fiets in het centrum parkeren.
 - De chaos was te voorzien. De Fietsersbond heeft voorgesteld om de benedenverdieping van parkeergarage La Vie in te richten met dubbellaagse fietsparkeervoorzieningen. Dat is veel dichterbij de markt dan de fietsklemmen die nu in Wijk C worden toegevoegd.
 - We moeten ons wel realiseren dat fietsers voor de deur van hun bestemming willen parkeren.

Niet alleen de fysieke ruimte, maar ook de financiële ruimte is beperkt. De mogelijkheid om in de parkeergarage La Vie een fietsparkeervoorziening te realiseren is inderdaad onderzocht, maar er werd geen overeenstemming bereikt met de eigenaar van de parkeergarage. Deze is bereid ruimte te maken voor fietsparkeervoorzieningen in de garage, maar alleen tegen een hoge vergoeding. Overigens schept zo'n oplossing weer nieuwe problemen, omdat er dan minder autoparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

- De voorzitter van de ondernemersvereniging Centrum Utrecht vraagt of het juist is dat de eigenaar van de parkeergarage de voorwaarde stelde dat fietsparkeren dezelfde opbrengsten zou genereren als autoparkeren. Zijns inziens kan het capaciteitsgebrek op korte termijn opgelost worden, als er wordt betaald voor beschikbare ruimte.

Het is juist dat de eigenaar van de parkeergarage garanties vraagt voor de inkomstenstromen, maar voor het parkeren van de auto geldt een hoger tarief dan voor het parkeren van de fiets.

- Van de zijde van de Fietserbond wordt opgemerkt dat er 500 fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd ten koste van 30 autoparkeerplaatsen.

- Voorheen kon je de fiets gratis stallen op het Vredenburg. Nu ben je verplicht om naar een betaalde fietsenstalling te gaan, want de fietsklemmen in de stad zijn altijd vol.

Als er een tijdelijk fietsparkeergebouw op het Smakkelaarsveld komt, zal het gebruik ervan gratis zijn. De gemeente doet er alles aan om fietsparkeren zo goed mogelijk op te lossen. Er wordt informatie gegeven over de plekken waar fietsen wel of niet gestald mogen worden, waar mogelijk worden extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd, en op plekken waar fietsen niet mogen worden geparkeerd, wordt gehandhaafd. Uit oogpunt van veiligheid mogen er absoluut geen fietsen worden geplaatst bij de bouwschutting. De looproute aan de overzijde van het Vredenburg moet begaanbaar blijven. Ook daar wordt gehandhaafd. Het is ook de eigen verantwoordelijkheid van fietsers om de fiets zo te parkeren dat die geen hinder of gevaar veroorzaakt. Onder andere door de inzet van verkeersbegeleiders en toezichthouders wordt geprobeerd te sturen op gewenst gedrag.

- Geld mag geen rol spelen. Er wordt al twintig jaar gewerkt aan plannen voor het Stationsgebied. Wat heeft dat al niet gekost?
- Er is al vaker gevraagd om in het hele binnenstadsgebied te handhaven, maar daaraan is nooit gehoor gegeven. Voor de bouwschutting kan dat nu blijkbaar wel.

De heer Suik zegt dat ook elders in de binnenstad wordt gehandhaafd als geparkeerde fietsen direct gevaar veroorzaken. Vanuit de politiek is meermaals aangegeven dat het niet reëel is om streng te handhaven, zolang het ontbreekt aan de benodigde stallingscapaciteit. Waar dat uit oogpunt van veiligheid noodzakelijk is, wordt wel streng gehandhaafd. Naarmate er meer stallingscapaciteit beschikbaar komt zal de handhaving worden opgevoerd. Dat is een permanent spanningsveld.

- De ondernemersvereniging Centrum Utrecht is het daarmee eens. Auto's worden uit de stad geweerd en het gebruik van de fiets wordt aangemoedigd. Als ook fietsers worden weggejaagd met een streng handhavingsbeleid, zal de stad erg stil worden. Het is gedeeltelijk gelukt om auto's de stad uit te krijgen. Een capaciteit van 22.000 fietsparkeerplaatsen zal niet toereikend zijn.

De heer Suik zegt dat de ontwikkelingen in de behoefte aan stallingscapaciteit gevolgd worden. De 22.000 fietsparkeerplaatsen zijn een prognose van Prorail, dit aantal zou tot 2025 genoeg moeten zijn.

- Van de zijde van de Fietsersbond wordt opgemerkt dat er recent nieuwe suggesties zijn gedaan om het probleem op te lossen. Ten eerste: verplaatsen van de marktstandplaatsen en in plaats daarvan fietsen klemmen plaatsen op het Vredenburg. Ten tweede: maak boven de rijbaan op het Vredenburg een plateau voor een fietsenstalling.
- Er is veel ruimte te winnen in bestaande fietsklemmen, door fietswrakken, losse wielen, etc. geregeld te verwijderen.

De heer Eerden zegt dat er geregeld fietswrakkenacties worden gehouden. Tot nu toe gebeurde dat de ene maand in de Zuidelijke Oude Stad en de andere maand in de Noordelijke Oude Stad, op basis van meldingen. Over de definitie van fietswrakken kan men van mening verschillen. Daarom is het een juridische eis eerst een foto te maken van de situatie en de fiets vervolgens te labelen, zodat de eigenaar in staat wordt gesteld zijn fiets of de onderdelen te verwijderen. Pas daarna mag een wrak worden afgevoerd. Bezien wordt of de aanpak van fietswrakken kan worden aangepast, in die zin dat maandelijks zowel in de Zuidelijke als in de Noordelijke Oude Stad fietswrakken worden verwijderd, en dat hierin actief – dus niet alleen op basis van meldingen – wordt gewerkt.

- De aannemer heeft de parkeerpaal aan de kopse kant van het Vredenburg beschadigd.

Dat klopt. Over het herstel vindt overleg plaats met Eneco.

- Het handhaven van foutgeparkeerde fietsen is al een probleem. Onlangs is er veel geld besteed aan drukwerk met betrekking tot de invoering van de milieuzonering, maar het lijkt onmogelijk om de handhaving van de maatregelen goed vorm te geven. Er zal geen menskracht zijn om alle vrachtwagens die de stad inrijden, te controleren. Intussen wonen wij aan een van de meest vervuilde straten in Nederland. En daar komt het bouwverkeer nu nog bij.
- De voorzitter van de ondernemersvereniging Centrum Utrecht zegt dat de milieuzonering op 1 juli ingaat. Nog niet alle vrachtwagens kunnen dan zijn voorzien van roetfilters. Daarom gaat de controle in op 1 januari 2008. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van camera's. Vastgesteld moet worden dat ondernemers als eerste maatregelen nemen om het leefklimaat in de stad te verbeteren. Bewoners hebben net zo goed auto's – ook vervuilende – maar die blijven buiten schot.

Inderdaad worden er in de loop van het jaar camera's geplaatst ten behoeve van de controle en handhaving van de milieuzonering in de binnenstad. De controle verloopt geheel automatisch. De camera's registreren kentekens en die gegevens worden gekoppeld aan informatie over de technische uitrusting van de vrachtauto. Als daartoe aanleiding bestaat, wordt de bekeuring automatisch aangemaakt en verzonden. Daarvoor is dus geen extra menskracht nodig.

Flexibele fietsparkeervoorzieningen

Geopperd is een mobiele fietsenstalling te gebruiken, die geregeld kan worden verplaatst, afhankelijk van de uitvoering van werkzaamheden in het Stationsgebied. Die optie is onderzocht. Een mobiele fietsenstalling is zeer duur en neemt net zo veel ruimte in als een permanente voorziening.

Wegdek St.-Jacobsstraat

Het wegdek is onderworpen aan een tussentijdse inspectie en geconstateerd is dat een aantal oneffenheden moet worden weggewerkt. Hieraan wordt uitvoering gegeven in juli 2007.

Trillingshinder

In de vorige bijeenkomst zijn klachten geuit over trillingshinder van de stalen platen op het zebepad ten hoogte van de Willemstraat. De platen zijn verwijderd en er is nieuw asfalt aangebracht. Daarmee is deze situatie opgelost.

Parkeren bouwbedrijven

Het is niet de bedoeling dat bouwondernemingen die in het Stationsgebied werkzaam zijn, parkeren in Wijk C of elders in de binnenstad. Een en ander is vastgelegd in het bouwreglement, dat deel uitmaakt van de contracten met aannemers. Aannemers zijn verplicht dezelfde afspraken te maken met onderaannemers.

Er is een lijst samengesteld van aannemers (en onderaannemers) die in het Stationsgebied werkzaam zijn. Met het Parkeerbedrijf is afgesproken dat er aan deze ondernemingen geen parkeervergunning wordt afgegeven en met de politie is afgesproken dat de ondernemingen op deze lijst geen parkeerontheffing krijgen.

In overleg met de private samenwerkingspartijen wordt bezien of er nabij het Stationsgebied een locatie kan worden gevonden waar bouwondernemingen hun voertuigen kunnen parkeren en met pendelbusjes naar de bouwplaats worden gebracht. Er is geen absolute garantie dat de bouwondernemingen niet in de binnenstad parkeren, maar zij kunnen alleen tegen betaling (parkeermeter) in de binnenstad parkeren.

- In de brede berm bij de Daalsetunnel zijn 30 à 40 parkeerplaatsen. Die worden niet veel gebruikt. Misschien kan dit terrein voor het parkeren van bouwbusjes worden benut?
- Die parkeerplaatsen bij de Daalsetunnel zijn aangelegd in verband met het opheffen van parkeerplaatsen in het kader van het herstel van de singelstructuur.

- Een probleem is het gereedschap. Bouwers hebben gereedschap nodig en dat wordt een heel gesleep als zij ver buiten de bouwlocatie moeten parkeren. Voor elke werksoort is ander gereedschap nodig. Men zal niet het risico willen nemen gereedschap in geparkeerde busjes achter te laten. Er zullen dan op de bouwlocatie voorzieningen nodig zijn om gereedschap veilig op te bergen.
Overigens is het eigenaardig dat er nu nog moet worden gezocht naar een parkeerlocatie voor de bouwbusjes. Dat is een onderdeel van het bouwputmanagement dat vooraf moet worden georganiseerd.
- De Radboudveste bestaat uit 70 appartementen. Bewoners laten geregeld werkzaamheden uitvoeren – schilderen, vloerbedekking, nieuwe keuken, etc. Bedrijven nemen alleen een opdracht aan als de garantie kan worden gegeven dat zij voor de deur kunnen parkeren. Dat moet mogelijk blijven, want de opdrachten van appartementbewoners staan los van de projecten in het kader van de Aanpak Stationsgebied.

Toegelicht wordt dat er een en-en-benadering is gekozen. Op de bouwplaats zijn containers aanwezig voor het opslaan van materieel en materiaal. Als er voor specifieke werkzaamheden specifiek gereedschap nodig is, worden bouwbusjes op de bouwlocatie toegelaten. Maar het gros van de voertuigen wordt buiten het gebied gehouden.

3. Wat gaat er de komende tijd gebeuren?

De komende weken wordt de laatste hand gelegd aan de tijdelijke maatregelen. De fiets- en voetgangersroutes zijn gereed. In juli wordt de nieuwe bewegwijzering geplaatst.

De bouwschutting is geplaatst en wordt geschilderd. Het bouwterrein wordt ingericht. Op 1 juli zijn de tijdelijke maatregelen afgerond en is het Vredenburg gereed voor de start van de bouwprojecten. De tijdelijke situatie zal zo'n 4 à 5 jaar duren en wordt zo min mogelijk gewijzigd. In juli is het bouwvakvakantie, maar achter de schermen van de bouwschutting gaan de werkzaamheden door, onder meer voor het verleggen van kabels en leidingen.

Op korte termijn wordt gestart met het verleggen van kabels en leidingen, ten behoeve van het bouwrijp maken van het bouwterrein voor het winkel- en appartementengebouw en het Muziekpaleis. Een aantal procedures moet nog worden doorlopen.

Muziekcentrum Vredenburg is inmiddels gesloten en op zeer korte termijn wordt de sloopvergunning voor delen ervan verwacht. De planning voor de sloopwerkzaamheden zal via de website bekend worden gemaakt.

Vanaf 16 juli a.s. worden kabels en leidingen in de Willemstraat gelegd. In samenspraak met KPN zal daarover een informatiebrief aan omwonenden worden gezonden.

In juli wordt een gecombineerde vergadering van de raadscommissies Stedelijke Ontwikkeling en Maatschappelijke Ontwikkeling gehouden. Daarna komt er informatie naar buiten.

- Hoe staat het met de plannen van de Bijenkorf en C&A?

De eigenaar van de Bijenkorf wil de entree naar het midden van de Lange Viestraat verplaatsen en de bebouwing tot aan de expeditiestraat doortrekken. Tevens wordt overwogen de overkluizing van de St.-Jacobsstraat te slopen. Zoals eerder aangegeven, zullen er afspraken worden gemaakt over de planning van deze bouwprojecten.

- C&A heeft een zienswijze tegen de bouwplannen aan het Vredenburg ingediend en overweegt verdere stappen.
- Wanneer worden wij geïnformeerd over de hellingbaan/expeditietunnel naar het Muziekcentrum, die voor ons appartement zal komen te liggen?

Een hellingbaan maakt deel uit van de plannen, maar daarover is nog geen definitief besluit genomen. Na de zomer wordt de vrijstellingsprocedure gestart. Dan zal duidelijk zijn hoe de

expeditietunnel exact wordt aangesloten op het Muziekpaleis. Daarop kan worden teruggekomen in de volgende bijeenkomst, die in september zal worden gepland.

- Waarom is er niet gekozen voor een omgekeerde beweging van bouwverkeer, namelijk bij de St.-Jacobsstraat erin en aan de westkant van het Vredenburg eruit?

De route is afgestemd met de afdeling Verkeer en met de politie. Deskundigen hebben deze route als de beste en de veiligste beoordeeld.

- Het is geen goede keuze om bouwverkeer via de Monicabrug af te wikkelen. Wij vrezen dat daar een grote chaos ontstaat. Als onze vrees wordt bewaarheid, hoe wordt daarmee dan omgegaan?
- De Nieuwekade is een puinhoop. Je kunt niet van de Nieuwekade in de Oranjestraat komen om de auto te parkeren.

De heer Suik stelt voor in de volgende bijeenkomst op deze vragen in te gaan.

- Enkele gevaarlijke kruispunten met de Catharijnesingel en de Rijnkade liggen dicht bij elkaar. Wordt daar nog niets aan gedaan?

De heer Suik beaamt dat de kruising van bouwverkeer met fietsverkeer een zeer complex vraagstuk is, vooral omdat het zeer drukke kruispunten zijn met zeer weinig uitwijkruimte.

- Wat is er uit de opgravingen gekomen?

Er zijn waardevolle resten van een Middeleeuwse woonbuurt gevonden. Na afronding van de rapportage over de opgravingen worden omwonenden geïnformeerd.

- Hoe lang duren de nachtwerkzaamheden nog?

De nachtwerkzaamheden worden tot een minimum beperkt. Soms is dat niet te vermijden. Werkzaamheden op of onder de straat moeten 's nachts worden uitgevoerd, om het busverkeer op deze drukke route niet te hinderen. Daarom is ook het archeologisch onderzoek naar de Middeleeuwse stad in de nachtelijke uren verricht. Als nachtwerkzaamheden nodig zijn, worden omwonenden en winkeliers daarover vooraf geïnformeerd.

- Een van de aanwezigen heeft de laatste tijd geen aankondigingen van nachtwerkzaamheden ontvangen, maar er is wel 's nachts gewerkt.

De heer Suik betreurt dit, maar hij kan niet achterhalen wat de reden daarvoor is. Aankondigingen zijn op grote schaal verspreid. Daarnaast worden plannings op de website geplaatst en kan men informeren via de telefonische informatielijn.

- Is er aan gedacht de Catharijnebak eerder aan de publieke ruimte te onttrekken, zodat er meer ruimte ontstaat voor de opslag van bouw materiaal en –materieel?

Toegelicht wordt dat de Catharijnebak te zijner tijd als bouwterrein wordt ingericht. Dat kan nu nog niet, want de Catharijnebak en de Rijnkade zijn nog enige tijd nodig als aan- en afvoerroute. De exacte planning voor de werkzaamheden in deze omgeving is nog niet gereed.

- Fietsklemmen in Wijk C trekken veel zwerfvuil aan. Kan daar iets aan worden gedaan?

Op dit signaal zal worden teruggekomen in de eerstvolgende bijeenkomst.

- Er wordt geen huisvuil meer afgehaald aan het Vredenburg.

Dat is juist. Door de fysieke scheiding van de busbaan en het fietspad kan de vuilniswagen niet meer bij de stoep komen. Er zijn afspraken gemaakt met de winkeliers over het aanbieden van huisvuil in de Lange Koestraat.

4. Afsluiting

Na herhaalde inventarisatie stelt de heer Lindhout vast dat er geen behoefte is aan een schouw op locatie.

Op een aantal vraagstukken zal in een volgende bijeenkomst worden teruggekomen:

1. Bussen en taxi's rijden vaak hard van het Vredenburg naar het postkantoor. Is er gedacht aan het nemen van snelheidsremmende maatregelen en snelheidscontroles?
2. Planning verleggen van kabels en leidingen Catharijnesingel en verkeerskundige consequenties, onder meer voor de fietsroute.
3. Hellingbaan expeditietunnel Muziekpaleis.
4. Als blijkt dat het afwikkelen van bouwverkeer via de Monicabrug leidt tot chaos, zoals bewoners verwachten, hoe wordt daarmee dan omgegaan?
5. Je kunt niet van de Nieuwekade in de Oranjestraat komen om de auto te parkeren.
6. Zwerfvuil fietsklemmen Wijk C.
7. Afhalen huisvuil bewoners Vredenburg.

De volgende bijeenkomst zal plaatsvinden op 10 september 2007.

Op 4 september a.s. wordt een bijeenkomst georganiseerd voor ondernemers op en rond het Vredenburg. Op 27 juni a.s. is er een inloopavond over de artikel 19-procedure inzake Kop van het Jaarbeursterrein.

De heer Lindhout dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.