

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Gemeente Utrecht
Stadswerken
IBU Stadsingenieurs
T.a.v. Onno van Schaick
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Bijlage 1: A047 Advies ROCOV halte Vredenburg 7-11-2011

Utrecht, 14 februari 2013

Betreft: advies ontwerp halte Vredenburg

Geachte heer van Schaick,

Het ROCOV Utrecht heeft met genoeg kennis genomen van het standpunt van de Gemeenteraad en van het College van Utrecht, dat een inrichting van het Vredenburg zonder bushaltes niet acceptabel is. Het ROCOV had hierover op 7 november 2011 al aan het BRU geadviseerd. Voor dit advies verwijs ik u naar de bijlage.

Ons wordt nu gevraagd om een voorkeur uit te spreken tussen twee varianten voor de inrichting, in één waarvan slechts enkele buslijnen bij de halte zouden stoppen.

Hier komen verschillende aspecten aan de orde, t.w. van vervoerkundige aard, qua toegankelijkheid en van ruimtelijke aard (verwerking fietsverkeer).

In het genoemde advies heeft het ROCOV aangegeven, dat de halte behalve voor de ontsluiting van de buurt vooral ook een functie zal hebben als overstappunt:

Tijdens het werk aan en na de voltooiing van de OV Terminal zullen bus- en tramlijnen daar op verschillende locaties halteren en zal daardoor de overstap tussen deze lijnen in veel gevallen tijdrovend zijn. Aangezien veel stads- en regiobuslijnen elkaar raken op het Vredenburg zal een halte hier een goed alternatief bieden voor de overstappers.

Reizigers die onderweg zijn met een bus vanuit het noorden van de stad en willen overstappen met een bus die naar het oosten rijdt (of omgekeerd) zijn met een halte Vredenburg nog beter geholpen: zij hoeven voor hun overstap niet door te reizen naar het centraal station en sparen daardoor geld en veel tijd uit.

Deze overstapfunctie komt het beste tot zijn recht als alle passerende buslijnen de halte Vredenburg bedienen.

Uit de tekeningen blijkt, dat op de bushaltes bomen zullen worden aangeplant. Hoezeer deze ook het stadsbeeld kunnen verfraaien, zij kunnen een vlotte verwerking van in- en uitstappende busreizigers in de weg staan en maken het gebruik door rolstoelgebruikers en mensen met kinderwagens of bagage lastig of zelfs onmogelijk. Wij dringen erop aan géén bomen te plaatsen waar ze het in- en uitstappen en de reizigersbewegingen kunnen verstoren!

Het ROCOV heeft er overigens oog voor, dat oplossingen moeten worden gevonden voor de verwerking van de stroom fietsers. Dat dit een probleem vormt is een gevolg van de keuze van de gemeente al het oost-west-fietsverkeer via het Vredenburg te concentreren. Hier zijn andere keuzes mogelijk.

Het bovenstaande overwegende komt het ROCOV tot de conclusie, dat het aspect van de overstapfunctie voor ons van wezenlijk belang is. Onze voorkeur gaat dan ook uit naar de variant waarin alle passerende buslijnen de halte Vredenburg bedienen.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Zoals wij in het genoemde advies al hebben aangegeven, willen wij graag worden betrokken bij de selectie van de lijnen als toch voor de andere variant zou worden gekozen.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage 1: A047 Advies ROCOV halte Vredenburg

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoercie UMC.

**Bestuur Regio Utrecht
t.a.v. dhr. R. van Leusden
Maliebaan 34
3581 CR Utrecht**

Betreft: advies haltes Vredenburg

Utrecht, 7 november 2011

Hartelijk dank voor uw adviesaanvraag betreffende uw voornemen de halte Vredenburg niet opnieuw in dienst te nemen. Het ROCOV heeft uw adviesaanvraag bestudeerd en voorziet u graag van advies.

Het ROCOV adviseert negatief over uw voorstel. In de volgende tekst gaan we dieper in op de redenen waarom we negatief adviseren.

Het onderzoek

Met betrekking tot het onderzoek zelf niet aansluit op het probleem dat moet worden opgelost. Dit probleem heeft ruimtelijke en vervoerskundige facetten. Een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse is hiervoor niet het geschikte instrument.

Het ROCOV ziet het verder als een grote tekortkoming dat in het onderzoek wordt bekeken wat de gevolgen zijn ten opzichte van de huidige, tijdelijke situatie. Wij hadden liever een vergelijking met de situatie gezien toen de haltes op het Vredenburg nog in bedrijf waren.

De reiziger is zich er niet van bewust dat een overstaptijd van 3,6 minuten kan worden omgerekend in $3,6/60 \times € 6,96 = € 0,417$ "kosten", zoals wordt gesteld in uw adviesaanvraag. Dit soort bedragen zijn zeer theoretisch en de waarde zal – bijvoorbeeld door de vergrijzende maatschappij – regelmatig moeten worden bijgesteld. De overstappende reiziger is zich daarentegen wel bewust van het "comfort" van de looproute tussen de haltes. Het maakt verschil of 400 meter moet worden gelopen (zoals in de toekomst tussen de Busstations West en Oost in de OV-terminal) via een daarvoor ingerichte, in principe obstakelvrije route, of dat 250 meter moet worden gelopen via twee oversteekplaatsen en een trottoir met winkeland publiek en langs geparkeerde fietsen.

Daarbij komt dat de uiterste looptijd tussen de haltes (die bijvoorbeeld nodig is voor iemand die slecht ter been is en de oversteeklichten net op rood ziet springen) niet wordt genoemd; de genoemde 3,6 minuten zullen als gemiddelde bedoeld zijn.

Doorgaande reizigers

In het onderzoek worden doorgaande reizigers verondersteld hinder te ondervinden van het stilstaan aan haltes. Ook hier wordt voorbijgegaan aan het praktische gegeven, dat buspassagiers wel degelijk begrip zullen tonen als nabij gewilde bestemmingen of overstapmogelijkheden wordt gehalteerd, ook als (bijvoorbeeld in het centrum) de afstand tussen de haltes soms relatief klein is. Reizigers geven hun medepassagiers daarvoor tijd, 'die zij bij het in- en uitstappen tijd van hun medereizigers ook krijgen. Dit is inherent aan het collectieve karakter van het openbaar vervoer.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Overigens wordt als gevolg van de investeringen ten behoeve van toegankelijkheid van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld gelijkvloerse instap) mede bereikt dat het tijdverlies door in- en uitstappers (de 'hinder' voor doorgaande reizigers) wordt beperkt.

Klachten

Het lage aantal klachten over de huidige (tijdelijke) situatie is niet maatgevend. Bij de tijdelijke opheffing van de haltes Vredenburg is de reizigers om begrip voor dit ongemak gevraagd. Nu dit begrip kennelijk is getoond, moet hen niet worden verweten dat reizigers niet hebben geklaagd. Als de oorzaak van de tijdelijke situatie is weggenomen, zal ongetwijfeld wel worden geklaagd als de haltes niet, zoals beloofd, worden teruggeplaatst.

Rijtijd

Verondersteld wordt dat in de huidige, tijdelijke situatie de bussen ongestoord over het Vredenburg kunnen doorrijden. In de werkelijkheid doet zich een andere situatie voor. De rijtijd van halte Potterstraat naar het CS bedraagt als gevolg van een reeks ongunstig afgestelde verkeerslichten soms wel vijf minuten, zeker overdag. De gevolgen van de halteringstijd kunnen dan ook beter worden beperkt door een gunstigere afstelling van die installaties.

Het enige meetbare gegeven dat overblijft, is het effect op de exploitatiekosten voor de vervoerder. Elke halte levert oponthoud op, en tijd is geld. De genoemde extra exploitatiekosten (€ 1,3 à 1,9 miljoen) worden echter niet nader onderbouwd. Het ROCOV benadrukt graag dat reizigers niet alleen een kostenpost zijn, maar ook de bron van (een deel van) de inkomsten.

Het ROCOV meent hierboven te hebben aangegeven dat er alternatieven zijn om – ook als de halte teruggeplaatst is – de 'hinder' door tijdverlies te beperken. Hiermee zullen doorgaande reizigers geen nadeel ondervinden van deze halte en hebben reizigers die overstappen, of een bestemming hebben in de buurt van het Vredenburg een voordeel hebben.

Overstappers

In het onderzoek is aangenomen dat van 1.700 overstappers die niet kunnen kiezen voor een andere overstaphalte, er 600 zijn die een bestemming op loopafstand hebben. Wij zullen ervan afzien dat de extra looptijd voor deze reizigers uit te drukken in maatschappelijke kosten (à €6,96 per uur). Het verwondert ons wel dat deze 600 reizigers niet als inkomstenderving voor het vervoerbedrijf worden verrekend. De exploitatiekosten voor de vervoerder spelen in het onderzoek immers een prominente rol.

Bedacht moet worden dat een overstappende reiziger binnen in het zonestelsel (met de strippenkaart, binnen dezelfde zone) geen extra inkomsten genereerde, maar dat dit met de OV-chipkaart (met een 'zuiver' afstandstarief) wel degelijk het geval is. De reiziger gaat er dus in kosten op achteruit.

Aantal halterende bussen

Over het Vredenburg rijden thans alleen bussen uit de concessie(s) van het BRU. Er is voor gekozen naar het publiek geen verschil te maken tussen bussen in het stads- en het regionale vervoer: het centrum van Utrecht is als het ware het centrum van de hele regio.

Vanouds stopten de stadsbussen op het Vredenburg, evenals de streekbussen richting CS. De streekbussen vanaf het CS stopten op de Rijnkade. Dit onderscheid kan niet meer

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

worden gemaakt (en zou tot onduidelijkheden in het publiek kunnen leiden). Ook worden tegenwoordig langere bussen ingezet dan voorheen. Dit is van invloed op het ruimtebeslag en de verwerkingscapaciteit van de haltes en het Vredenburg als geheel.

Het ROCOV is bereid mee te denken over de mogelijkheid niet alle, maar slechts een selectie van buslijnen op het Vredenburg te laten halteren.

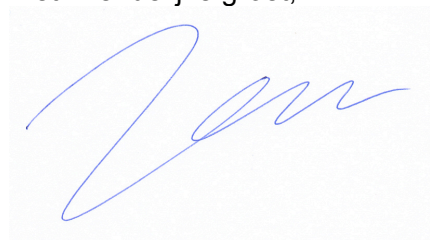
Ligging van de haltes

Bij de ontwikkeling van het HOV-project door de binnenstad is gezien, of de haltes Potterstraat en Vredenburg konden worden gecombineerd in de Lange Viestraat. Er is destijds bewust voor gekozen, dit niet te doen. Beide haltes zijn toen gehandhaafd. Het ROCOV ziet niet in, waarom nu wordt voorgesteld, een van deze haltes alsnog op te heffen zonder dat de argumenten uit die afweging opnieuw aan de orde komen.

Ten slotte

Natuurlijk zijn wij benieuwd naar uw reactie op ons advies. Wij verwachten uw schriftelijke reactie binnen vier weken na verzending van dit advies.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht