

MEMO

Aan : ROCOV
Van : Robert van Leusden
Onderwerp : onderbouwing adviesaanvraag Niet terugbrengen halte Vredenburg Utrecht
Datum : 7 oktober 2011

Inleiding

De gemeente Utrecht is voornemens om na realisatie van het nieuwe muziekcentrum Vredenburg en het woon/winkelgebouw De Vredenburg de straat Vredenburg opnieuw in te richten. Daarvoor wordt voorgesteld om de oorspronkelijke functionaliteit terug te brengen, maar qua vormgeving aan te passen aan de nieuwe functies langs het Vredenburg. Aan BRU is gevraagd te reageren op de voorgestelde herinrichting. Hierbij gaat het met name om de haltes voor de bussen, taxistandplaatsen, ruimte voor touringcars en uiteraard ruimte voor fietsers en voetgangers. Het gaat in principe om het herstel van de voormalige situatie, zij het in een kleinere ruimte, maar met de mogelijkheid om het aantrekkelijker vorm te geven.

In het najaar van 2011 wordt hierover door gemeente Utrecht besloten zodat bestekken kunnen worden gemaakt, etc.

Verbreiding van de vraag

Er spelen rondom de locatie Vredenburg meerdere overwegingen:

- Ontwikkeling van de halte St. Jacobstraat in het kader van HOV Overvecht;
- Er is onvoldoende ruimte om alle functies voldoende kwalitatief een plek te geven;
- De grote aantallen bussen die hier halteren zorgen voor een onoverzichtelijke, slecht oversteekbare en verkeersonveilige situatie;
- De vele lijnen die hier langs komen bieden ook vele, snelle overstapmogelijkheden;
- Direct aan het Vredenburg zijn veel bestemming gelegen (muziekpaleis, markt, begin winkelgebied, Bijenkorf, Hoog Catharijne);
- Aan dit deel van de binnenstadsas liggen (te) veel haltes kort achter elkaar;
- Verbetering van de doorstroming van het busverkeer op deze plek is zeer gewenst (o.a. besparingsopgave);
- De nabij gelegen halte Rijnkade komt te vervallen, waardoor mogelijk meer bussen op het Vredenburg zullen halteren (ook streeklijnen);
- Over enkele jaren zal nog maar een deel van de buslijnen aan de oostzijde van de OVT halteren, de rest aan west, waardoor de halte Vredenburg vanuit het westen de 1^e halte voor de binnenstad is.

Dit levert argumenten voor en tegen het terugbrengen van de halte Vredenburg.

Onderzoek

Vanwege deze uiteenlopende overwegingen is een discussie over nut en noodzaak van de halte Vredenburg nu aan de orde. Om een afgewogen keuze te kunnen maken, is het van belang om de betreffende vervoerstromen in beeld te brengen en alle overwegingen zoveel mogelijk te kwantificeren.

De volgende vragen zijn onderzocht:

1. Is terugbrengen van de halte Vredenburg wel/niet gewenst?
2. Wat zijn de consequenties van het wel/niet terugbrengen?
3. Indien ja, moet de halte anders worden vormgegeven?
4. Indien ja, wat zijn dan belangrijke aandachtspunten?

Voor beantwoording van vraag 1 zijn de volgende subvragen belangrijk:

- Hoeveel overstappers zijn er op de halte Vredenburg in de situatie van de nieuwe OVT?
- Wat zijn de extra looptijden indien de halte (definitief) vervalt?
- Was is het reistijdverlies voor doorgaande reizigers indien de halte terugkomt?
- Hoeveel DRU's kost het indien de halte terugkomt?

Aanpak

De volgende aspecten zijn onderzocht:

- Met behulp van het OV-lite model van de OV-visie is voor het jaar 2020 geanalyseerd welke overstapstromen mogelijk plaatsvinden op de halte Vredenburg.
- Op basis van kaartmateriaal worden loopafstanden voor doelgroepen bepaald en gewogen.
- Met behulp van het OV-lite model van de OV-visie wordt voor het jaar 2020 geanalyseerd hoeveel doorgaande reizigers langs de halte Vredenburg komen en welk reistijdverlies deze reizigers hebben.
- Berekend wordt welke aantal bussen langs Vredenburg rijden en wat het rijtijdverschil is met en zonder halteren op de halte. Dit wordt omgerekend naar DRU's en exploitatiekosten.
- Met behulp van resultaten van de simulatie van de OVT waarin ook de halte Vredenburg zit, zijn gevolgen in de verkeersafwikkeling in beeld gebracht.

Al deze gekwantificeerde aspecten zijn op een MKBA-achtige methode gesommeerd.

Vervoerstromen

In de volgende tabel zijn de in-, uit- en overstapstromen op de halte Vredenburg in 2020 aangegeven.

	corridor binnenstad ri OVT	corridor binnenstad ri Oost	corridor oudenoord ri OVT	corridor oudenoord ri Noord	uitstap
corridor binnenstad richting OVT	0	0	0	1700	700
corridor binnenstad richting Oost	0	400	0	100	300
corridor oudenoord richting OVT	200	1900	0	0	1200
corridor oudenoord richting Noord	0	600	0	0	400
instap	700	700	400	700	

Tabel 1: Vervoerstromen halte Vredenburg voor een werkdag (afgerond)

In totaal zijn er 4900 overstappers, 2500 instappers en 2600 uitstappers per etmaal.

Van deze overstappers reizen er 500 in dezelfde richting verder en kunnen gemakkelijk op de vorige of volgende halte overstappen. 2600 overstappers kunnen dit ook in de OVT doen omdat de bus waar ze uit komen én de bus waar ze in willen stappen aan dezelfde zijde halteren. Voor 1700 reizigers is dit niet zo makkelijk omdat de ene bus in de OVT aan de oostzijde en de andere bus aan de westzijde halteert.

Van de 1700 reizigers die over zouden willen stappen op de halte Vredenburg, willen er 1100 naar de Biltstraat of verder. 600 hebben een bestemming in de binnenstad en kunnen ook het laatste stuk lopen.

Verkeerskundige analyse

In de huidige situatie bestaat het Vredenburg uit een busbaan met 1 rijstrook per richting, zonder haltes. Bussen in beide richtingen kunnen daardoor vlot doorrijden en hebben alleen wachttijd voor de verkeerslichten van enerzijds de kruising Vredenburg – Jacobstaat en Vredenburg – Catharijnesingel. Dit betekent dat alle bussen vlot en zonder onderlinge hinder kunnen doorrijden.

Indien de haltes aan het Vredenburg worden teruggeplaatst, ontstaat de situatie van voor de werkzaamheden met 2 haltes per rijrichting in een lange haltekom met halverwege het Vredenburg de mogelijkheid om over te steken ter hoogte van de Willemstraat.

De verkeerssituatie van voor de werkzaamheden hield in dat veel bussen de haltekommen wilden in- en uitrijden, er vaak te weinig halteplekken in een haltekom waren, de bussen bij het in- en uitrijden elkaar hinderden, de voetgangersoversteek in het midden van het Vredenburg ervoor zorgde dat de doorgaande bussen de rijbaan blokkeerden zodat halterende bussen niet konden in- en uitvoegen, de opstellengte voor de verkeerslichten aan beide uiteinden van het Vredenburg te kort was, etc. Dit leidde tot lange halte- en rijtijden bij de halte Vredenburg.

Bij het terugplaatsen ontstaat deze situatie opnieuw, maar met meer bussen die moeten halteren (ook de streekbussen van de Rijnkade halteren dan op het Vredenburg).

Alternatief voor halte Vredenburg: extra overstaptijd

Indien de halte Vredenburg wordt opgeheven, dan zal er een halte komen voor de buslijnen van de corridor Oudenoord in de St. Jacobstraat, daar waar nu ook de (tijdelijke) bushalte is. Het alternatief voor de binnenstadscorridor is de halte Potterstraat. De 1100 overstappers die niet op en andere plek kunnen overstappen, zullen van deze haltes gebruik moeten maken.

De overstap tussen beide haltes is 250 m oftewel 3,6 minuten lopen. Ter vergelijking: de loopafstand tussen de OVT-oostzijde en OVT-westzijde bedraagt 400 m oftewel 5,7 minuten. Complicerende factor daarbij is dat er geen visuele relatie is tussen de halte Jacobstraat en de halte Potterstraat. In de OVT is die er wel in de vorm van verwijzingen en uitgebreide dynamische informatie.

De totale extra overstaptijd van de reizigers die overstappen tussen de haltes Potterstraat en Jacobstraat in de situatie zonder een halte Vredenburg bedraagt 3900 minuten per dag. De maatschappelijke kosten die dit met zich meebrengt zijn € 0,1 mln per jaar¹.

Overigens is dit conform de huidige, tijdelijke situatie.

Extra looptijd in- en uitstappen

Voor de in- en uitstappers met een herkomst of bestemming in de buurt van het Vredenburg, betekent dit vaak ook dat er langere loopafstanden zijn naar een dichtstbijzijnde alternatieve bushalte. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

Loopafstanden (m)	Vredenburg	Potterstraat	Jacobstraat	OVT-oost	OVT-west
Markt	180	320	200	500	750
Muziekcentrum	50	330	200	500	750
Bijenkorf	110	190	70	650	900
Wijk C: Willemstr/Varkenstr	130	390	100	750	1000
Gemiddeld	<i>118</i>	<i>308</i>	<i>143</i>	<i>600</i>	<i>850</i>

Tabel 2: Loopafstanden naar haltes rondom Vredenburg

5100 reizigers maken in 2020 gebruik van de halte Vredenburg. Zonder deze halte zullen 2800 reizigers gebruik maken van de halte Jacobstraat met een extra loopafstand van 20 m oftewel 0,3 min. Zo'n 2400 reizigers maken dan gebruik van de halte Potterstraat. Deze reizigers moeten 140 m verder lopen, oftewel 2,0 minuten.

¹ Er is gerekend met een Value of Time voor een gemiddelde OV-reiziger van € 6,96 per uur, conform de OEI-richtlijnen voor MKBA's.

De totale extra looptijd van de reizigers die in- en uitstappen op de haltes Potterstraat en Jacobstraat in de situatie zonder een halte Vredenburg bedraagt 5600 minuten per dag. De maatschappelijke kosten die dit met zich meebrengt zijn € 0,2 mln per jaar.

Overigens is dit conform de huidige, tijdelijke situatie.

Extra reistijd doorgaande reizigers

Op dit moment halteren de bussen op de binnenstadsas niet op het Vredenburg. Indien deze bussen dat weer wel gaan doen, worden de reizigers die geen herkomst- of bestemming op het Vredenburg hebben, geconfronteerd met extra reistijd. Het gaat om 63.000 reizigers per dag. Hierbij gaat het om extra reistijd vanwege het extra halteren (0,5-0,75 minuten) voor de reizigers van de binnenstadsas plus 0,4 à 0,6 minuten omdat de bussen extra vertraging oplopen bij de aanliggende kruisingen voor alle doorgaande reizigers. In totaal lopen doorgaande reizigers 48.000-72.000 minuten vertraging op. Dit komt overeen met maatschappelijk kosten van € 1,7 tot € 2,5 mln.

Extra reistijd bussen

Naast de reizigers krijgen ook de bussen een langere rijtijd. Dit vertaalt zich in extra dienstregelingsuren (dru's). De bussen lopen dezelfde vertraging op als de doorgaande reizigers. Het gaat in totaal om 11.000 à 17.000 dru's per jaar, omgerekend € 1,3 à 1,9 mln. Dit betreft 510.000 ritten op de binnenstadsas per jaar en 335.000 ritten op de corridor Oudenoord.

In de huidige situatie worden die kosten niet gemaakt. Bij het opnieuw in gebruik nemen van de halte Vredenburg komen deze kosten extra ten laste van de BRU-begroting.

Meer of minder reizigers

Na het (tijdelijk) opheffen van de halte Vredenburg ten behoeve van de werkzaamheden is geen afname van het aantal reizigers geconstateerd. Ook zijn er nauwelijks klachten binnengekomen. Naar verwachting zal er dan ook geen groei optreden indien de halte hersteld wordt. Er wordt verondersteld dat het aantal reizigers gelijk blijft.

Situatie voor minder validen

Voor minder validen is de situatie met een halte Vredenburg het meest wenselijk. Zowel voor het bezoek van de markt (Vredenburgplein), kernwinkelgebied (Lange Elisabethstraat) als het muziekcentrum betekent een halte op het Vredenburg de kortste (loop)route. Indien er geen bushalte op het Vredenburg wordt teruggeplaatst, is de dichtstbijzijnde halte de halte Jacobstraat en iets verder de halte Potterstraat. De loopafstanden naar deze haltes zijn vermeld in tabel 2.

Voor minder validen is er de mogelijkheid om gebruik te maken van regiotaxi. Met de regiotaxi wordt een reiziger voor de deur van zijn bestemming afgezet. Indien er een duidelijke behoefte is om met de regiotaxi van en naar de omgeving Vredenburg te reizen, is het denkbaar om op het Vredenburg een regiotaxiopstapplaats te realiseren.

Overzicht resultaten

Als de halte Vredenburg opnieuw wordt aangelegd en gebruikt dat hebben reizigers met een bestemming in de buurt van het Vredenburg hier voordeel bij, evenals reizigers die willen overstappen op de halte Vredenburg. Dit voordeel kan worden beschouwd als maatschappelijke baten. Doorgaande reizigers die geen belang hebben bij een halte Vredenburg, hebben juist last van het halteren en de vertraging die dit voor hun reistijd betekent. Dit nadeel kan worden beschouwd als maatschappelijk kosten. Dit geldt ook voor de extra rijtijd die de bussen krijgen als ze weer op de halte Vredenburg moeten halteren.

In onderstaande tabel zijn de totale maatschappelijke kosten van het weer in gebruik nemen van de halte Vredenburg ten opzichte van de huidige situatie zonder een halte Vredenburg weergegeven.

Kosten en baten halte Vredenburg	Baten	Kosten
Opheffen langere overstap	€ 0,1	
Opheffen langere loopafstand	€ 0,2	
Reistijdverlies doorgaande reizigers		€ 1,7-2,5
Extra exploitatiekosten		€ 1,3-1,9
Totaal	€ 0,3	€ 3,0-4,4
<i>Netto</i>		€ 2,7-4,1

Tabel 3: Maatschappelijke kosten en baten (per jaar) van het terugbrengen van de halte Vredenburg

Het terugplaatsen van de halte Vredenburg is dus maatschappelijk niet kosteneffectief.

Conclusies

- Doorgaande reizigers zijn gebaat bij het niet terugplaatsen van de halte Vredenburg. Reizigers met een herkomst en bestemming op of rond het Vredenburg zijn wel gebaat bij een halte Vredenburg. De kosten van de doorgaande reizigers zijn echter veel groter dan de baten van de in-, uit- en overstappende reizigers.
- Het BRU is gebaat bij het niet halteren op het Vredenburg omdat zo de exploitatiekosten op het huidige niveau kunnen blijven. Wel halteren betekent extra exploitatiekosten van € 1,3 - 1,9 mln per jaar.
- Bussen van en naar de Oudenoord kunnen als alternatief voor de halte Vredenburg halteren in de Jacobstraat. De huidige (tijdelijke) halte dient dan definitief te worden. Reizigers van de binnenstadsas kunnen gebruik maken van de halte Potterstraat.

Daarnaast is van belang dat de reizigers inmiddels gewend zijn aan de situatie dat er geen halte Vredenburg is. Het niet terugbrengen van deze halte heeft daardoor veel minder impact dan het opheffen van de halte.

BRU concludeert dan ook dat bussen in de toekomst de halte Vredenburg niet meer zullen bedienen en dat daarom de halte Vredenburg niet meer hoeft te worden teruggeplaatst.

Vervolg

BRU neemt na consultatie van gemeente Utrecht en het ROCOV het besluit tot het al of niet definitief opheffen van de halte Vredenburg. Vervolgens gaat BRU in overleg met de projectorganisatie stationsgebied en de gemeente Utrecht om aan te geven dat de halte niet hoeft te worden teruggeplaatst zodat de gemeente daar in hun planvorming rekening mee kan houden. Tevens zullen BRU, gemeente en vervoerders in overleg treden om het besluit gezamenlijk te communiceren naar reizigers.