

bijlage 1.

Aan het college van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Utrecht  
Postbus 16200  
3500 CE UTRECHT

Datum: 22 maart 2012  
Kenmerk: 2012-02278  
Contactpersoon: R. van Leusden  
Telefoon: 030-2862 528

Onderwerp: Definitieve opheffing halte Vredenburg

Geacht college,

Vanwege de verbouwing van het muziekpaleis Vredenburg en de bouw van het woon- en winkelcomplex De Vredenburg is sinds 2007 de halte Vredenburg tijdelijk opgeheven. Ter compensatie is in de St. Jacobstraat een tijdelijke halte voor de lijnen naar Overvecht en Zuilen gerealiseerd (halte Rozenstraat). Lijnen richting Zeist, Bilthoven en de Uithof halteren verderop aan de eerstvolgende halte Potterstraat. Na afronding van de werkzaamheden zal het Vredenburg opnieuw worden ingericht (verwacht in 2013). Mede op verzoek van de gemeente Utrecht (Projectorganisatie Stationsgebied, POS) is meegedacht over de vormgeving van het Vredenburg en hierbij is ook nut en noodzaak van het terugbrengen van de halte Vredenburg onderzocht. Daarbij is BRU ook betrokken bij verdere uitwerking van het VERDER-project OV-Overvecht, waarbij is gekeken naar optimalisatie van de halten in de St. Jacobsstraat.

Uit ons onderzoek naar busbewegingen, in- en uitstappers, overstappers en doorgaande reizigers is geconcludeerd dat in 2020 veruit de meeste reizigers doorgaande reizigers zijn (meer dan 60.000 per dag) die profiteren van een situatie zonder haltering op Vredenburg en dat de meeste reizigers met een bestemming in de omgeving van het Vredenburg zonder problemen gebruik kunnen maken van de alternatieven: de OV-Terminal, halte Potterstraat en de vernieuwde halte St. Jacobsstraat. Deze nieuwe halte, met de HOV-kwaliteit zoals anders voorzien op de halte Vredenburg, is hierbij voor BRU wel randvoorwaardelijk.

Wel zijn er in 2020 ook 4900 potentiële overstappers op de halte Vredenburg voorzien, waarvan voor 1700 er nog geen goed alternatief is. De rest van de overstappers kan overstappen in de OV-Terminal. Door verdere aanpassing van het lijnennet als de OV-terminal gereed is, kan wellicht voor een deel hiervan wel een goed overstapalternatief worden gecreëerd. BRU accepteert het kwaliteitsverlies voor deze beperkte groep overstappende reizigers, omwille van kwaliteitsverbetering voor de grotere groep doorgaande reizigers. Overigens zijn sinds 2007 zeer beperkt klachten ontvangen over het niet meer halteren van de bussen op het Vredenburg. Blijkbaar hebben de meeste reizigers nu al geschikte alternatieven gevonden.

Het onderzoek is als bijlage bijgevoegd en is reeds ambtelijk met de gemeente Utrecht gedeeld.

Postbus 14107  
3508 SE Utrecht  
Bank 46.53.43.570  
info@regioutrecht.nl  
www.regioutrecht.nl

Bezoekadres:  
Maliebaan 34  
3581 CR Utrecht  
T (030) 286 25 25  
F (030) 286 25 00

*In Bestuur Regio Utrecht werken negen gemeenten samen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht. Het gaat om: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen en Zeist.*

Ook is door BRU gekeken naar de extra exploitatiekosten van de terug te brengen halte. Dit kost weinig extra rijtijd (en dus kosten) per busrit, maar vanwege het grote aantal busritten lopen deze extra kosten toch fors op tot zo'n € 1,3 à € 1,9 mln. aan extra exploitatiekosten per jaar. Dit verenigt zich niet met de opgave van het BRU zoals vastgelegd in de Regionale OV-Visie om te komen tot een efficiënter OV-netwerk.

Daarnaast hebben nog een aantal overwegingen een rol gespeeld in de afweging van BRU. Zo zorgt het niet terugkeren van de bushalte Vredenburg er voor dat er minder hoeft te worden geremd en opgetrokken door bussen en kan een betere doorstroming worden gerealiseerd. Dit levert een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid op deze locatie. Mogelijk kan ook de stedenbouwkundige inrichting van het Vredenburg profiteren van het niet halteren van bussen en het niet terugbrengen van de haltevoorzieningen.

Het onderzoek is ook gedeeld met het ROCOV. ROCOV weegt juist de belangen van de in-, uit- en overstappende reizigers zwaarder dan die van doorgaande reizigers.



Samenvattend heeft BRU het standpunt ingenomen om de halte Vredenburg definitief niet meer te bedienen op basis van de afweging van de hinder voor doorgaande reizigers, de extra exploitatiekosten en het vergroten van de leefbaarheid. Voorwaarde hiervoor is dat de tijdelijke halte Rozenstraat bij reconstructie van de St. Jacobstraat als definitieve HOV-halte wordt ingericht. U hoeft daarmee bij het nieuwe ontwerp van de herinrichting van het Vredenburg geen rekening meer te houden met het terugbrengen van de bushaltes op het Vredenburg. Bij de verdere uitwerking blijft BRU als OV-autoriteit graag betrokken.

Hoogachtend,  
het dagelijks bestuur van het Bestuur Regio Utrecht,  
namens deze,  
portefeuillehouder Openbaar Vervoer,

A.J. Gerritsen

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

bijlage 2.

**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  $3,6/60 \times \text{€ } 6,96 = \text{€ } 0,417$  "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 winkelend 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 genoemd 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

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



# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

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.

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.

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

# **ROCOV UTRECHT**

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

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 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 bezien, 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

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