

Aanvullend onderzoek en constatering met betrekking tot de gevolgen van de verplaatsing van het busstation (23 augustus 2015, Geri van Ittersum)

In de rapporten en memo's van Arriva, de Grontmij en Rover worden diverse getallen en aannames gedaan op basis waarvan conclusies worden getrokken die ten nadele uitvallen van een verplaatsing van het busstation. Wat betreft sommige criteria plaatsen wij hier kanttekeningen bij op basis van eigen analyses, metingen en tellingen.

1. Het busstation komt niet meer op loopafstand van het stadscentrum te liggen.

- Het is juist dat het langer lopen is naar het centrum vanaf de locatie Noord (het gaat om 3 minuten, nodig voor de passage langs de bioscoop en door de stationstunnel). Dit geldt echter alleen voor passagiers van de noordelijke buslijnen. Je mag veronderstellen dat de passagiers van de zuidelijke buslijnen met bestemming centrum al bij Klein Amerika of de Kattensingel zijn uitgestapt. Een niet-representatief onderzoek door Arriva van in totaal 1173 passagiers tijdens de ochtendspits laat zien dat het overgrote deel van de buspassagiers de bestemming NS-station heeft en slechts 17 passagiers van de noordelijke buslijnen richting centrum lopen. Een eigen incidentele telling buiten de spits laat zien dat de aantallen in procenten weliswaar hoger zijn, maar in absolute zin nauwelijks verschillen van die in de spits.
- Het zal dus maar om beperk aantal passagiers per dag gaan, dat benadeeld zal worden.

2. Langere reistijd passagiers bij verplaatsing

- In de rapportage van de Grontmij worden de reistijden afgerond op hele minuten. In werkelijkheid is bij verplaatsing de reistijd van de zuidelijke buslijnen 1,8 minuten langer en die van de noordelijke buslijnen 0,6 minuten korter.
- Het ontwerp van het busstation gaat uit van een uitstaphalte aan de Jamessingel. Voor de chauffeurs van Arriva maakt dat geen verschil in rijtijd, maar voor de passagiers wel. De reistijd wordt dan 0,4 minuten korter ten opzichte van uitsappen op het noordelijke busstation. Dit geldt voor alle lijnen.
- Bovenstaande cijfers gelden voor passagiers met bestemming station. Voor passagiers met een bestemming ten noorden van het station gaan er 3 minuten reistijd af en voor die met een bestemming ten zuiden van het station komen er 3 minuten bij. Niet onderzocht is om welke aantallen het gaat. Ga je uit van een straal van 400 meter (het criterium gehanteerd door Rover) dan heeft het aantal bestemmingen van regionale betekenis aan de Noordzijde de overhand (o.a. Ziekenhuis, Huis van de Stad, bioscoop, Driestar college, Groenhovencollege). Ook het aantal kantoren en woningen is binnen die straal aan de noordzijde groter.
- De afstand van het busstation naar de ingang van het NS station (de poortjes) is vrijwel hetzelfde, nl ca 90 meter. De verschillen in afstand naar de perrons richting Utrecht en Den Haag/Rotterdam vallen tegen elkaar weg. De afstand tot perron 11 (naar Alphen en de toekomstige Rijn-Gouwelijn) is ca 100 meter korter vanuit Noord.
- De verschillen in reistijd zijn per saldo zo klein, dat het niet te verwachten is dat dit het gedrag van de busreizigers zal veranderen.

3. Onduidelijke looproute en geen visuele verbindingen tussen noordelijke locatie busstation en NS station
 - Komend uit het station wordt je voor de locatie Noord van het busstation na de poortjes door de NS overkapping geleid naar de Jamessingel. Daar zie je inderdaad het busstation niet meteen maar moet je 30 meter voor de bioscoop langs lopen. Stap je echter uit de bus bij de Jamessingel dan zie je meteen de overkapping van de NS stationsingang.
 - In de huidige situatie kom je aan de zuidelijke uitgang na de hekjes in de stationshal. Het is dan niet direct duidelijk waar het busstation is. Neem je de uitgang rechtdoor dan kom je op een plein vol fietsen en is het busstation lastig te bereiken. De meeste mensen gaan bij de hekjes linksaf door de drukke stationshal naar de andere uitgang, die je ook niet direct toegang biedt tot het busstation.
 - De verplaatsing naar Noord is geen verslechtering wat dit punt betreft. In sommige opzichten zelfs een verbetering.

4. De stadslijnen zouden volgens Arriva bij verplaatsing een substantiële afname van het aantal passagiers ten gevolgen hebben, waardoor het risico bestaat dat een deel van de ritten moet worden opgeheven.
 - Arriva baseert deze conclusies op grove aannames en niet op onderzoek. Het is dus zeer de vraag of de verplaatsing inderdaad zal leiden tot een afname van het aantal passagiers.
 - De reistijden van de combinaties 1/3 en 4/3 blijven gelijk bij verplaatsing
 - Bij de huidige dienstregeling volgen de lijnen 1 en 4 elkaars tegengestelde route. Dat betekent dat er alleen bij de haltes ongeveer halverwege de route een gelijkwaardig alternatief is, anders doe je er bij een van beide lijnen veel langer over. En ongeveer halverwege liggen de vertrektijden heel dicht bij elkaar, zodat er in feite toch maar 2 vertrekmomenten per uur beschikbaar zijn richting station. De verplaatsing verandert daar niets aan.
 - Voor de eerste haltes van de westelijke "loop" van de lijnen 1 en 4 pakt de verbinding met het station gunstig uit; passagiers hebben dan een directe aansluiting met lijn 3. Voor de eerste haltes van de oostelijke "loop" is er geen directe aansluiting. Als zij willen doorreizen naar het centrum kunnen ze er voor kiezen om te lopen vanaf het station. Ze kunnen er ook voor kiezen om een lange "loop" te maken. Dit duurt 5 -15 minuten langer, maar ze kunnen dan wel direct doorreizen naar het centrum. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als bij verplaatsing.
 - Slechts een beperk aantal passagiers zal dus nadelen ondervinden van de verplaatsing. Niet bekend is echter hoeveel passagiers de gecombineerde ritten 1/3 of 4/3 maken.
 - Grontmij heeft een aanvullend rapport opgesteld met een optimalisatie van de dienstregeling van de stadslijnen. Dit kan per saldo zorgen voor een betere bereikbaarheid van de binnenstad, ook bij verplaatsing van het busstation.

5. De locatie aan de noordzijde is (te) krap
 - Het onderzoek van de Grontmij geeft aan dat de beschikbare ruimte toereikend is.
 - Mocht er in de toekomst toch ruimtegebrek ontstaan, dan is het mogelijk te kiezen voor een andere oplossing aan de noordzijde, nl. het plaatsen van de instaphaltes aan de Jamessingel. Daarmee hoeft de ruimte van het busstation alleen voor bufferplaatsen te

worden ingericht. Het plein voor het huis van de stad biedt ruimte voor twee instaphaltes. Deze optie is weliswaar in eerste instantie door de Grontmij verworpen, maar verdient toch een nadere overweging. Het ontwerp kan het zelfde zijn als die van de uitstaphaltes aan de noordzijde, met een verlegging van het fietspad achter het wachtplatform voor de buspassagiers. Er is dan geen conflict van de bussen met het fietsverkeer. De verlegging kan zelfs een verbetering zijn, want een groot aantal fietsers rijdt nu over het plein met voetgangers naar de fietsenstalling. Door een omlegging worden ze beter geleid. Los van deze aspecten is deze instaplocatie ook gunstiger voor de looptijd vanaf het station en de visuele relatie station-bussen.

6. Halte aan de Blekerssingel

- Rover stelt terecht dat een halte nabij het Kleiwegplein voor bussen uit Zuidoostelijke richting noodzakelijk is bij verplaatsing. Dit is echter ook in de huidige situatie al wenselijk, vooral voor passagiers met bestemming Centrum-Noord, de schouwburg en Kadebuurt West.
- In de studie van de Grontmij wordt gekozen voor een geringe verplaatsing van de halte bij aan de Fluwelensingel bij Klein Amerika. Er zou geen ruimte zijn nabij de Kattensingel. Er is daar inderdaad geen ruimte voor een haltehaven. Echter die is er ook niet bij de huidige haltes aan de Fluwelensingel aan weerszijden van de Martenssingel en aan weerszijden van de Kattensingel zowel bij het Kleiwegplein als bij het Bolwerk. Ter hoogte van de opstapplaats voor de rondvaartboot aan de Blekerssingel is ruimte voor een instaphalte met wachtplaats. Er is al een voetpad naar de Kleiwegbrug. Iets verderop aan de overkant kan een uitstaphalte komen. Hiervoor is geenabri nodig. De doorstroming van het verkeer wordt in gelijke mate gehinderd als bij de andere haltes aan de singels. Als het beleid is prioriteit te geven aan het openbaar vervoer in de stad dan mag zoiets geen belemmering zijn.