

Serieus alternatief. De leenfiets naar De Uithof

Jos Hopmans, MSc
Universiteit Utrecht
jos.hopmans@outlook.com

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Serius alternatief. De leenfiets naar De Uithof

De buslijnen 11, 12 en 12s vanaf Utrecht Centraal naar De Uithof zitten elke doordeweekse dag in de spits overvol met studenten die van de trein overstappen op de bus. Voor verbetering van deze vervoerssituatie wordt 323 miljoen geïnvesteerd in de realisatie van De Uithoflijn, die in 2019 in gebruik zal worden genomen. Een forse investering die geheel op de OV-poort Utrecht Centraal is gefocust. Met de stations Bunnik, Utrecht Lunetten en Bilthoven op fietsbare afstand van De Uithof is het de vraag of de fiets vanaf deze stations geen alternatief is voor de bus, en in de toekomst de tram, vanaf Utrecht Centraal.

Vanuit deze multimodale benadering hebben we onderzoek gedaan naar de potentie van een gedecentraliseerd leenfietsensysteem op de stations Bunnik, Utrecht Lunetten en Bilthoven (randstations) voor studenten op De Uithof. Waarbij de leenfiets voor de studenten gratis is. Het onderzoek heeft interessante resultaten opgeleverd die duidelijk maken dat een gratis leenfiets vanaf deze stations een serieus alternatief is voor de bus en de tram.

Een berekening van totale reistijden wijst namelijk uit dat veel studenten vanuit het oosten van Nederland reistijdwinst kunnen boeken wanneer zij in plaats van de combinatie trein-bus via Utrecht Centraal de combinatie trein-fiets via één van de randstations gebruiken. Daarnaast blijkt uit een breed uitgezette enquête onder deze groep (uit oost Nederland) dat van de studenten die in de huidige situatie via Utrecht Centraal met de bus reizen ruim 30% (gelijk aan 800-1000 studenten) sterk positief staat tegenover het gebruik van een gratis leenfiets. Bij eventuele implementatie van het systeem zal een deel van de studenten zodoende overgehaald worden tot deze duurzame en gezonde wijze van vervoer; een vorm van maatschappelijke baten. Tegenover deze baten staat een relatief kleine investering voor implementatie, wat in contrast staat met de grote investeringen rondom Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en De Uithoflijn.

De casus van de vervoerssituatie naar De Uithof maakt duidelijk dat een meer multimodale benadering (multimodale vergelijking) op regionaal niveau kan bijdragen aan het genereren van slimme oplossingen voor een vervoersplanologisch vraagstuk. Tevens maakt het duidelijk dat de fiets als onderdeel van het multimodale vervoerssysteem meer aandacht verdient. Relatief kleine investeringen in fietsprojecten kunnen in bepaalde situaties namelijk leiden tot positieve vervoerseffecten en een toename van fietsers die op een duurzame en gezonde manier naar hun bestemming gaan.

1. Inleiding

Het verbeteren van het openbaar vervoer om grote locaties in stedelijk gebied bereikbaar te houden is in onderzoek en beleid een thema waar veel aandacht naar uitgaat, mede vanwege de hoge investeringskosten voor tram en metro die zorgvuldig afgewogen moeten worden. Om de efficiëntie van investeringen af te wegen wordt in besluitvorming gebruik gemaakt van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). In dit afwegingsinstrument worden voor- en nadelen van een alternatief vergeleken met de situatie zonder het alternatief; bijvoorbeeld een situatie met een miljoeneninvestering in de aanleg van een tramverbinding tegenover een situatie zonder de tram.

Een nadeel van de MKBA is dat met de methode weliswaar verantwoording wordt afgelegd voor besteding van publiekelijk geld maar dat niet in beeld wordt gebracht waarom het project een betere oplossing is dan andere projecten. Als eenmaal de procedure voor grote projecten in het openbaar vervoer is ingezet verdwijnen alternatieven vaak uit beeld. Voornamelijk het alternatief van de fiets lijkt hierdoor nauwelijks in de besluitvorming in beeld te komen.

Fietsen kent belangrijke baten die vaak geringe investeringen vergen in vergelijking met investeringen voor auto of OV. Zoals Nijland en van Wee (2006) op het CVS congres van 2006 al benadrukten is fietsen duurzaam, relatief ongevaarlijk voor andere verkeersdeelnemers en voornamelijk gezond. Gezond voor de omgeving vanwege het achterwege blijven van uitlaatgassen maar vooral gezond voor de fietser zelf. De fiets doet in stedelijk gebied in snelheid bovendien nauwelijks onder voor de auto, de bus of de tram.

Ondanks het belang van de fiets blijft het aandeel van de investeringen dat uitgaat naar het stimuleren van fietsgebruik ver achter bij het aandeel voor andere modaliteiten zoals de auto en het openbaar vervoer; modaliteiten die niet milieuvriendelijk en gezond zijn. De vraag is of dit met het oog op kosten efficiëntie terecht is.

In dit artikel onderzoek ik of investeringen in de fiets een alternatief kunnen zijn voor investeringen in de bus of tram. Als leidraad neem ik het fietsalternatief dat wereldwijd in opkomst is: de leenfiets! In Nederland is de leenfiets voornamelijk beschikbaar voor het voor- en natransport van de trein middels de OV-fiets. In dit artikel ligt de focus op het natransport vanwege het relatief lage aandeel van het gebruik van de fiets in dit deel van de ketenverplaatsing.

2. Fiets als alternatief

Decisio en het Transaction Management Centre onderzochten in 2012 of de toepassing van de OEI-methode (Overzicht Effecten Infrastructuur), waar de MKBA onderdeel van is, zinvol is voor fietsmaatregelen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu [IenM], 2012).

2.1 Fiets in de MKBA

In één van de onderzochte casussen wordt het positieve effect van de overstap van de bus naar de fiets vastgesteld op €0,50 per kilometer. Een andere casus toont aan dat zelfs bij een zeer grote investering in een fietsbrug, de baten naar alle waarschijnlijkheid groter zijn dan de kosten, voornamelijk door de reistijdwinst van het fietsverkeer. Uit het onderzoek komt voort dat de MKBA bij investeringen in fietsinfrastructuur en andere fiets gerelateerde maatregelen een goed hulpmiddel kan zijn bij besluitvorming. De aanbevelingen om de fiets daadwerkelijk in een MKBA op te nemen bestaan enerzijds uit methodische aanbevelingen zoals het uitvoeren van meer onderzoek naar

reistijdwaardering van fietsverkeer, naar reistijdelasticiteit voor de fiets en naar het opnemen van de fiets in verkeersmodellen (IenM, 2012, p.7-8). Anderzijds bestaat het uit verschillende aanbevelingen om de fiets en de rol van de fiets binnen ketenverplaatsing meer aandacht te geven: *'De fiets is vaak een alternatief voor OV- of weginvesteringen, terwijl daar (bijna) niet naar gekeken wordt'* (IenM, 2012, p.8).

2.2 OV investeringen: een kort overzicht

Met de focus op investeringen in het OV kan een kader gegeven worden van het belang van deze opmerking. Want als de fiets een alternatief kan zijn voor (een deel van) grote OV investeringen dan kunnen mogelijk veel kosten worden bespaard. Enkele grote OV investeringen in Nederland en België op een rij:

- De Noord/Zuid lijn: een metroverbinding tussen het noorden en zuiden van Amsterdam als alternatief van de overvolle bussen en trams en ter bevordering van de bereikbaarheid van Amsterdam. Het project wordt in 2017 opgeleverd (originele planning 2011) en de geschatte kosten (prijsspeil 2009) zijn 3,1 miljard euro tegenover de geplande kosten van 1,46 miljard euro. Mouter (2013) bepreekt in zijn discussiepaper het fenomeen lock-in, een buitenmatige verbondenheid van beleidsmedewerkers aan een inefficiënt besluit, dat van toepassing is op bepaalde beleidsmedewerkers van de Noord/Zuidlijn die niet accepteren als het project niet doorgaat en bang zijn dat miljoenen die in de voorbereiding zijn geïnvesteerd verloren gaan. Dit fenomeen kan een bedreiging zijn voor het overwegen van alternatieven.
- De Regiotram Groningen: een geplande tramverbinding binnen Groningen die in 2016 zou worden opgeleverd, waarvoor ruim 500 miljoen euro nodig zou zijn. Het project wordt in 2012 echter stopgezet, maar de gemeente en provincie Groningen blijken op dat moment al 40 miljoen in het project dat er niet zal komen, geïnvesteerd te hebben (Volkskrant, 2012).
- De Luikse tram: een tramverbinding om kernen binnen de Luikse agglomeratie te verbinden met Luik en de toenemende vervoersvraag op te vangen. Het tracé verbindt onder andere Herstal met het centrum van Luik (afstand is 7 à 8 km). Het project zal ongeveer 480 miljoen aan kosten met zich meebrengen (Groupe Tec, 2012).
- De Uithoflijn: deze tramverbinding loopt in de toekomst van Utrecht Centraal naar De Uithof en stopt bij Utrecht Vaartsche Rijn, bij de Galgenwaard, bij Kromme Rijn en op vijf locaties op De Uithof zelf (Gemeente Utrecht, 2011b). Volgens de originele planning zou De Uithoflijn in 2018 in gebruik worden genomen, maar door bezuinigingen van het kabinet is de oplevering uitgesteld tot 2019 (Gemeente Utrecht 2012; DUIC, 2013). De Uithoflijn vergt een investering van 321 miljoen om de overbelaste busverbinding van Utrecht Centraal te vervangen (BRU & gemeente Utrecht, 2012).

In de projecten wordt de nadruk gelegd op het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad aan de hand van miljoenen investeringen. Elke benoemde stad heeft een treinverbinding die de stad verbindt op landelijk niveau en de tram is voornamelijk bedoeld om het vervoer in de stad en de regio te verbeteren. Het gaat hierbij dus om fietsbare afstanden waardoor de vraag of de fiets geen alternatief is gerechtvaardigd wordt.

2.3 De fiets als alternatief

Investerings in fietsprojecten kunnen betrekking hebben op fietsinfrastructuur, fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en gedragsbeïnvloeding. De gemeente Amsterdam investeert tot 2020 samen met Prorail en stadsregio Amsterdam bijvoorbeeld bijna 120 miljoen om fietsknelpunten op te lossen door 38.000 fietsparkeerplekken bij te plaatsen en 15 kilometer aan rode fietsstroken aan te leggen (gemeente Amsterdam, z.j.). Dit is een fractie van de investering in de Noord/Zuid lijn en geeft een beeld van de verhouding tussen fiets en OV investeringen.

Eén van de vrij nieuwe type investeringen in fietsprojecten is het faciliteren van fietsen, voornamelijk voor het natransport van de trein. In Nederland bestaan ongeveer 200 huurlocaties voor de OV fiets, waarbij de investering voor een huurlocatie vanuit de gemeente in de orde grootte van €25.000-100.000 is (Nederlandse Spoorwegen [NS], 2010). De vraag is in hoeverre dit vrij nieuwe type maatregel (leenfiets) een alternatief kan zijn voor de grote OV investeringen, en de bereikbaarheid van de stad op regionaal niveau kan verbeteren.

3. Casus: gedecentraliseerd leenfietsensysteem voor studenten van de UU

In het kader van deze vraag hebben Sjors Honders en ik onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een gedecentraliseerd leenfietsensysteem voor studenten van De Uithof op de stations Bunnik, Bilthoven en Utrecht Lunetten (Honders & Hopmans, 2013).

3.1 Probleemomschrijving

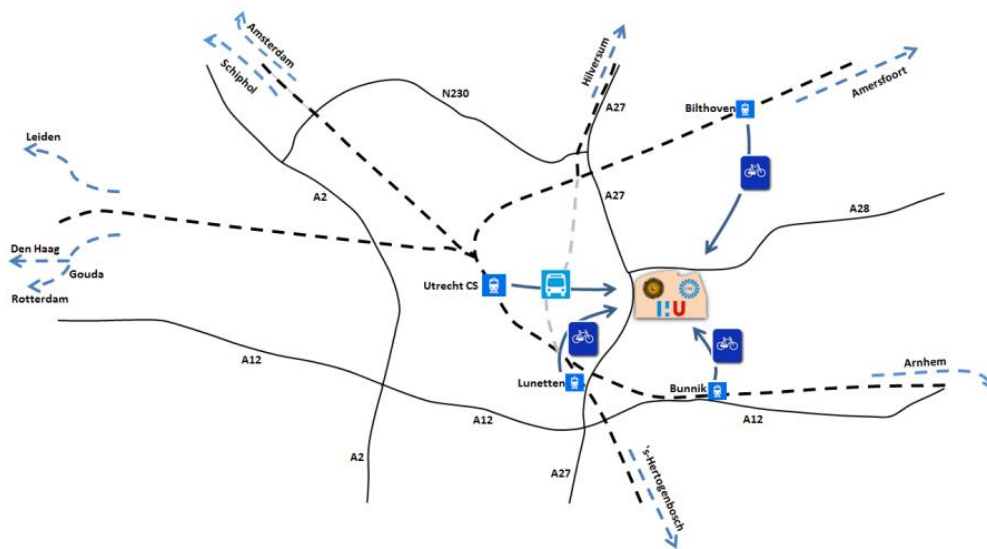
Centraal staat het probleem van de overbelaste buslijnen 11, 12 en 12s van Utrecht Centraal naar De Uithof. De overvolle bussen en lange wachtrijen voor de bussen leiden tot grote ergernissen onder de busgebruikers. Hetzelfde geldt voor de bewoners langs de buslijn die in de loop van de jaren steeds meer en grotere bussen voorbij zagen komen. Verder zijn andere negatieve gevolgen onder andere verkeersonveilige situaties rondom de in- en uitstapplaatsen, onbetrouwbare reistijden, milieu-, trilling- en geluidsoverlast voor omwonenden en toeristen, en overbelasting van het wegennetwerk. De dubbelgelede bussen van bijna 25 meter nemen namelijk veel ruimte in beslag op het toch al drukke verkeersnet in Utrecht, met name lijn 11 die door het centrum van Utrecht rijdt. Tot de komst van de tramverbinding van Utrecht Centraal naar De Uithof (2019), De Uithoflijn, zullen deze problemen blijven bestaan.

3.2 Het fiets alternatief

Vanuit dit perspectief is onderzocht of tot die tijd een gedecentraliseerd leenfietsensysteem een oplossing kan zijn voor de overbelaste buslijnen. Het doel van het leenfietsensysteem is dat reizigers niet eerst per trein naar Utrecht Centraal reizen waarna ze per bus naar De Uithof reizen, maar dat ze middels een aangeboden leenfiets naar De Uithof fietsen vanaf één van de 'randstations'. De stations die zich hiervoor lenen zijn Utrecht Lunetten, Bunnik en Bilthoven; stations op fietsbare afstand van De Uithof. Het is echter niet de bedoeling dat er nieuw systeem wordt bedacht dat als concurrent fungeert van de al bestaande OV-fiets, maar eerder een aansluitend onderdeel hiervan. Het leenfietsenplan is gevisualiseerd in figuur 3.1.

Specifiek is onderzocht of er onder studenten een potentiële vraag is naar de leenfiets en wat de doorslaggevendende geografische, persoonlijke en externe factoren zijn die hier invloed op hebben. Om deze vraag te beantwoorden is onder andere het huidige reisgedrag van studenten bepaald door aan de hand van de enquête de gehele reisketen

in beeld te brengen. De enquête is uitgezet onder 5546 studenten van De Uithof die geografisch gezien bij gebruik van de trein de te onderzoeken stations zouden kunnen passeren, en daar dus uit zouden kunnen stappen om gebruik te kunnen maken van de leenfiets. Gezien de ligging van de stations betreft dit voornamelijk studenten uit het oosten van Nederland, buiten de regio Utrecht. Tevens is de enquête uitgezet onder 1803 medewerkers.



Figuur 3.1: Geografisch overzicht van het alternatief per fiets.

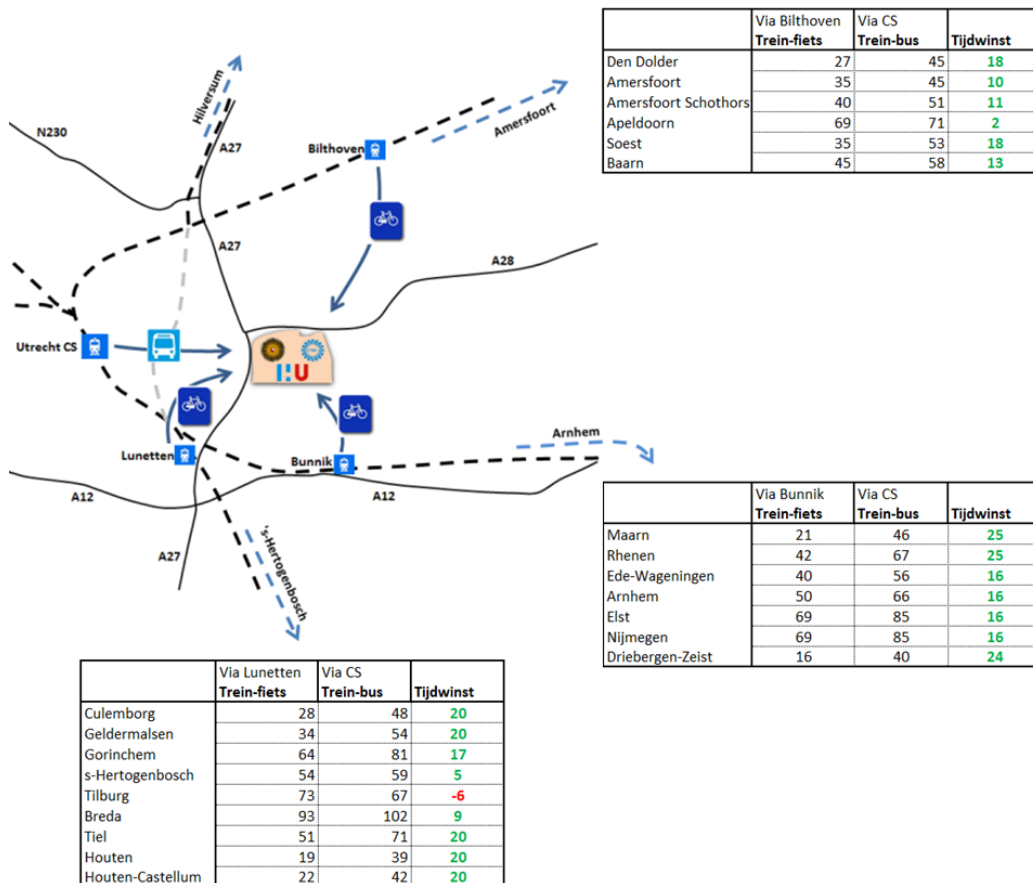
3.3 Onderzoekresultaten

Ten eerste blijkt uit het onderzoek dat een groot deel van de studenten gebruik maakt van de fiets in het vortransport van de trein, maar een zeer beperkt deel de fiets gebruikt in het natransport. Zo gebruikt 50% van de studenten (uit voornamelijk oost Nederland buiten de regio Utrecht) de keten fiets-trein-bus naar De Uithof. Slechts 5% gebruikt de keten fiets-trein-fiets. Dit bevestigt het beeld dat de fiets in het natransport minder wordt gebruikt dan in het vortransport.

Ten tweede blijkt uit het onderzoek dat ruim 30% van de ondervraagde studenten (gelijk aan 800-1000 studenten) zeker gebruik denkt te gaan maken van de leenfiets als deze gratis aan wordt geboden. Maar dat ook 53% van de studenten bereid zou zijn een klein bedrag te betalen voor gebruik van de leenfiets. Het gratis aanbieden van de fiets blijft niettemin een belangrijke pull factor voor gebruik van de fiets. Het onderzoek toont ook aan dat wanneer de student dient te betalen voor het openbaar vervoer, zij eerder geneigd zijn een gratis leenfiets te gebruiken wat betekent dat de prijs voor het OV een belangrijke push factor is. Daarnaast is een verband vastgesteld tussen de huidige reiservaring en het potentiële gebruik van de leenfiets; hoe slechter de reiservaring hoe meer gebruik de student van de leenfiets denkt te gaan maken. Een factor die niet stuurbaar is maar wel veel invloed heeft op het potentiële gebruik is het weer. Studenten die gebruik denken te gaan maken van de leenfiets zijn hier echter minder gevoelig voor dan studenten die nog twijfelen over het gebruik van de leenfiets.

Geconcludeerd kan worden dat er een potentiële vraag is naar het alternatief van de fiets. Een conclusie die minstens zo veel van belang is, is dat veel van de studenten uit het oosten van Nederland reistijdwinst kunnen boeken wanneer zij in plaats van de combinatie trein-bus via Utrecht Centraal, gebruik maken van de combinatie trein-

(leen)fiets via één van de randstations. Figuur 3.2 geeft de reistijdwinst voor verschillende locaties ten oosten van de regio Utrecht weer. Deze tijdswinst is voornamelijk toe te schrijven aan het feit dat de student eerder uit kan stappen en dat de tijd om van het perron naar de fiets te komen op de 'randstations' zeer gering is (maximaal 2 minuten) in vergelijking met de tijd om op Utrecht Centraal bij de bus te komen (minimaal 6 minuten). Bovendien is de fietstijd vanaf de stations Utrecht Lunetten en Bunnik naar De Uithof korter dan de reistijd van de bus van Utrecht Centraal naar De Uithof.



Figuur 3.2: Reistijdwinst n.a.v. gebruik leenfiets.

4. Conclusie

Van het onderzoek kunnen we verschillende dingen leren. Ik wil 3 leerpunten benoemen die voor vervoersplanning van belang zijn. De drie leerpunten hebben betrekking op de geografische, de multimodale en besluitvormingscomponent van vervoersplanning.

Leerpunt 1: Spreiden van vervoer

De aanleiding tot het onderzoek is een probleem dat voortkomt uit centralisering van vervoer. Utrecht Centraal wordt gezien als de OV-poort van de regio, mede door de intensiviteit van het treinverkeer op dit station. Voor het openbaar vervoer in het natransport heeft dit in de huidige situatie echter het gevolg dat de buslijnen 11, 12 en 12s overbelast zijn. Daarnaast heeft de centrale functie van het station als gevolg dat het faciliteren van fietsvoorzieningen een erg moeilijke opgave is, door de snel toenemende vraag naar fiets parkeerplekken. De potentiële vraag naar de fiets vanaf de 'randstations'

van Utrecht toont aan dat niet al het vervoer via de OV-poort Utrecht Centraal hoeft te gaan. Spreiden van vervoer kan een alternatief zijn van centraliseren van vervoer.

Leerpunt 2: Fiets binnen ketenverplaatsing meer in beeld

Vanaf Utrecht Centraal kiezen grote groepen reizigers voor het openbaar vervoer in het natransport door de bus te gebruiken. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet per definitie is omdat deze reizigers in het algemeen niet willen fietsen. Van de bevroegde studenten geeft 50% aan de combinatie fiets-trein-bus te gebruiken voor de reis richting De Uithof. Dat meer dan 30% van de studenten die in de huidige situatie de bus vanaf Utrecht Centraal gebruikt, denkt gebruik te gaan maken van een leenfiets (wanneer deze wordt gefaciliteerd) betekent dat voor een deel van de reizigers een modal shift mogelijk is van de bus naar de fiets. De aanbeveling in het onderzoek van Decisio en Transaction Management Centre om de fiets meer aandacht te geven binnen de ketenverplaatsing wordt door deze bevindingen kracht bij gezet. De fiets verdient meer aandacht in ketenverplaatsing.

Leerpunt 3: Meer aandacht voor fiets alternatief in besluitvorming (MKBA)

Mouter (2013) stelt in zijn discussiepaper dat een kritische reflectie binnen het proces van de MKBA procedure kan bijdragen aan het verscherpen van de probleemanalyse, het verscherpen van de oplossingsrichting waarvoor de MKBA wordt uitgevoerd en ervoor kan zorgen dat voorgestelde alternatieve oplossingen die efficiënter zijn alsnog mee kunnen worden genomen. Met betrekking tot dit laatste punt had het fietsalternatief van het gedecentraliseerde leenfietsensysteem bijvoorbeeld mee kunnen worden genomen in de kritische reflectie van de MKBA van De Uithoflijn. Voornamelijk de baten van de reistijdwinst, een belangrijke factor in de MKBA, die reizigers met de fiets vanaf de stations Bunnik, Utrecht Lunetten en Bilthoven tonen aan dat de fiets dan als serieus alternatief had kunnen worden meegenomen in besluitvorming. Een afweging van de baten van reistijdwinst tegenover de kosten, zou in dat geval meer aandacht gevestigd hebben op het fiets alternatief in besluitvorming.

Tot slot

De leerpunten geven aan dat de fiets een serieus alternatief kan zijn voor grote OV investeringen. In het perspectief van maatschappelijke kosten en baten is dit van groot belang, omdat mogelijk publiek geld kan worden bespaard door grote OV investeringen zoals in Amsterdam, Groningen, Luik en Utrecht (deels) te vervangen door relatief kleine investeringen in fietsmaatregelen. Het afwegen van een fiets alternatief kan binnen OV investeringen op regionaal niveau, waar het gaat om fietsbare afstanden, een belangrijk onderdeel zijn van kritische reflectie en bijdragen aan efficiëntere oplossingen. De constatering dat de fiets te weinig aandacht krijgt in de besluitvorming is dan ook een teken om meer aandacht te geven aan het alternatief van de fiets. De casus van De Uithof heeft aangetoond dat met name in het faciliteren voor de fiets in het natransport kansen biedt. De leenfiets naar De Uithof is een serieus alternatief!

Referenties

BRU & gemeente Utrecht (2012), Uithoflijn, Feiten en cijfers over de Uithoflijn [online]. Beschikbaar op het World Wide Web [<http://drempelsweg.utrecht.nl/CoRa/BGS/Bijlagen/2012/april2012/Flyer%20Feiten%20en%20cijfers%20Uithoflijn.pdf>]. Geraadpleegd: 19 oktober 2013.

DUIC (2013), Oplevering Uithoflijn jaar vertraagd door bezuinigingen kabinet [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: [<http://www.duic.nl/nieuws/34500/oplevering-uithoflijn-jaar-vertraagd-door-bezuinigingen-kabinet/>]. Geraadpleegd: juni 2013.

Gemeente Amsterdam (z.j.), Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016, Amsterdam speelt in op groeiend aantal fietsers [online]. Beschikbaar op World Wide Web: [<http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/meerjarenplan-fiets/>]. Geraadpleegd: 19 oktober 2013.

Gemeente Utrecht (2011), Tracé en Haltes [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: [<http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=342977>]. Geraadpleegd: 24 mei 2013.

Gemeente Utrecht (2012), Utrecht, Aantrekkelijk en Bereikbaar. Utrecht: Gemeente Utrecht.

Groupe Tec (2012), Réunion d'information publique [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: [http://www.keskistram.be/new02/docs/presentation_ppt.pdf]. Geraadpleegd: 19 oktober 2013.

Honders, S., Hopmans, J. (2013). De gratis leenfiets naar de Uithof, serieus alternatief of illusie. Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012), Maatschappelijke kosten en baten van de fiets: Quick scan. Amsterdam: Decisio.

Mouter, N. (2013), Advocaat van de duivel maakt besluitvorming Sneller & Beter. MKBA-informatie.

Nijland, H., B. van Wee (2006), De baten van fietsen en de mogelijkheden van fietsbeleid. Amsterdam: CVS.

NS (2010), Overall een OV-fiets – Proces realisatie nieuwe huurlocaties [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: [www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Kaj_OVfiets.ppt]. Geraadpleegd: 19 oktober 2013.

Volkskrant, de (2012), Groningen is 40 miljoen kwijt door Regiotram [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: [<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/3333271/2012/10/17/Groningen-is-40-miljoen-kwijt-door-Regiotram.dhtml>]. Geraadpleegd: 19 oktober 2013.