

Sneltram Utrecht – Nieuwegein

Flinke vervoersstijging sinds komst railvervoer.

De bevolking van een groeikern is voor een groot aantal activiteiten aangewezen op de donorstad, en omgekeerd worden de mensen uit de donorstad afhankelijk van de groeikern, omdat voorzieningen daar naar toe verhuizen. Beide processen leiden tot een groot aantal verplaatsingen tussen groeikern en donorstad. Om een deel van die verplaatsingen door het openbaar vervoer te laten afwickelen, is er tussen Nieuwegein en Utrecht een sneltram aangelegd. Onderstaand artikel gaat in op de vraag, in hoeverre de verplaatsingspatronen tussen de beide steden door de komst van de sneltram werden veranderd.

HAN JOOSTEN

Om het reisgedrag van de passagiers te onderzoeken, zijn in januari en februari 1984 enquêtes gehouden in de tram. Bijna 500 reizigers zijn mondeling ondervraagd. Daarnaast is er aan 350 reizigers een schriftelijke enquête uitgedeeld, waarvan 70% is teruggestuurd! Tenslotte zijn de aantallen instappers geteld. Zowel de enquêtes als de tellingen zijn gespreid over de uren van de dag en over beide trajecten uitgevoerd. Tevens heeft er door de computer een wegingsprocedure plaatsgevonden, zodat de resultaten representatief zijn voor alle sneltramgebruikers.

Reismotieven

Gemiddeld maken tussen 7.30 u en 18.30 u ongeveer 17.750 mensen gebruik van de sneltram. Vergeleken met het busvervoer tussen Nieuwegein en Utrecht in 1982 betekent dit *een reële vervoersstijging van 30%*. Er is echter in de maanden maart t/m juni een lichte daling geconstateerd van het aantal passagiers, hetgeen te maken kan hebben met de enorme la-

riefsverhoging per 1 april jl. en met de verandering van het seizoen. Ter vergelijking: op de Zoetermeerlijn bedroeg het aantal reizigers in 1981 ongeveer 21.000 per dag. Het woon-werk-verkeer neemt 40% van het vervoer voor haar rekening op de weekdagen. Het reismotief *winkelen* komt op de tweede plaats (17,5%), op zaterdag gebruikt echter 50% van de passagiers de tram om te gaan winkelen. Als deze cijfers vergeleken worden met die uit de busenquête van 1978, kan er een stijging geconstateerd worden van de reizigers met motief 'winkelen' van 11% naar 17,5%. Het grote aandeel reizigers dat met de tram reist voor *ziekenhuisbezoek* wordt verklaard door de verhuizing van het Sint Antonius Ziekenhuis van Utrecht naar Nieuwegein (zie tabel 1).

Minder auto's

Uit het onderzoek is gebleken dat 12% van de passagiers vroeger met de auto de betreffende reis maakte. Met name in het woon-werk-verkeer heeft een aanzienlijke verschuiving van auto naar sneltram plaatsgevonden (14,3%). Dit resulteerde

TABEL 1: Reismotieven

| | |
|-----------------------|--------|
| woon-werken | 35,7% |
| woon-winkelen | 17,4% |
| woon-familiebezoek | 15,8% |
| woon-ziekenhuisbezoek | 13,5% |
| woon-schoolbezoek | 8,9% |
| overige motieven | 8,7% |
| totaal | 100,0% |

in een daling van ongeveer 1000 autoritten tussen Utrecht en Nieuwegein per dag. In het woon-winkel-verkeer is het aandeel reizigers, dat vroeger per auto ging nog groter (17%). Zoals uit tabel 2 is af te lezen zijn de meeste reizigers afkomstig uit de streekbus, omdat gelijk met de opening van de tramlijn vrijwel alle buslijnen opgeheven zijn, en de vroegere busreizigers daardoor wel gedwongen zijn met de tram te reizen. Desondanks kunnen we concluderen dat de sneltram zo'n 23% 'nieuwe reizigers' uit het individuele vervoer naar het openbaar vervoer heeft aangetrokken! Dat is in het licht van het overheidsbeleid, om het openbaar vervoer te bevorderen, een gunstige ontwikkeling.

Ten opzichte van het vroegere busvervoer is het aandeel 'keuzereizigers' (Dat zijn mensen die voor de reis ook een auto tot hun beschikking hebben) verdubbeld: van 12 naar 25%. In het woon-winkel- en het woon-werk-verkeer is het aandeel keuze-reizigers nog veel hoger: respectievelijk 29% en 35%! Deze grote groep reizigers preferereert de tram boven de eigen auto.

Invloedsfeer

In het onderzoek is getracht een indruk te krijgen van de afstand tussen tramhalte en herkomst- en bestemmingsadres van de reizigers, om zo de invloedsfeer van de sneltram te kunnen bepalen. In Nieuwegein kon aangetoond worden, dat er een sterke relatie bestaat tussen het gebruik van de sneltram en de afstand tussen adres en halte. 66% van de reizigers komt uit de 1e invloedszone (0-400 meter), en 31% uit de 2e zone (400-800 m), terwijl meer dan de helft van de Nieuwegeinse adressen in de tweede zone liggen. De afstand tot een halte blijkt dus een belangrijke rol te spelen in de bereidheid om van de tram gebruik te maken. Dat geldt nog sterker voor de mensen die voorheen met de auto naar Utrecht reisden, want zij zijn allen afkomstig uit de 1e invloedszone. Automobilisten zijn dus zeer gevoelig voor de voor- en natransportafstand. Deze afstand wordt overigens door 90% van de reizigers te voet afgelegd, bus en fiets spelen in het voor- en natransport nagenoeg geen rol. In Utrecht reikt de invloedsfeer

De sneltram naar Nieuwegein bij het Utrechtse Centraal Station.

Foto: Geert Kelfkens



van de tramlijn verder: een kwart van de reizigers moet een afstand van méér dan 1200 meter afleggen naar of van de tramhalte. De stadsbus speelt een grote rol in het voor- en natransport.

Tevreden

De nieuwe tramverbinding wordt over het algemeen positief beoordeeld, met name door de reizigers die in Utrecht en Nieuwegein wonen: 76% respectievelijk 64% is tevreden. Reizigers uit IJsselstein zijn daarentegen erg ontevreden (48%) en matig tevreden (24,6%), omdat zij nu gedwongen zijn met de bus naar Nieuwegein te reizen en dan op de tram over te stappen, terwijl zij voorheen een rechtstreekse verbinding met Utrecht hadden. Opmerkelijk is verder, dat vooral de ex-automobilisten een hoge waardering geven aan de tramverbinding.

Aan de reizigers is ook gevraagd, waarom zij hun reis met de sneltram maken. Voor de meeste reizigers geldt dat er geen alternatief is (bus opgeheven), terwijl 17% als belangrijkste argument opgeeft dat de tram snel is, en 1 op de 10 mensen gebruikt de tram vanwege het comfort. Andere argumenten die door de reizigers worden genoemd, zijn: de tram rijdt op tijd en heeft een regelmatige dienstuitvoering. Vroegere autogebruikers zeggen geen parkeerproblemen meer te hebben en geen oponthoud door files, terwijl de tram goedkoper is door de hoge parkeertarieven in Utrecht.

Winkelcentrum

Hoe kwetsbaar de verhouding tussen groeikern en donorstad is blijkt wel uit de gevolgen van de opening van een groot winkelcentrum in Nieuwegein in 1985. Aan alle reizigers-met-winkelmotief is gevraagd of zij de reis naar Utrecht ook hadden gemaakt, als dit overdekte hoofdwinkelcentrum in Nieuwegein reeds open was geweest. Uit de antwoorden kon worden afgeleid, dat er wekelijks zo'n 13.000 reizigers minder met de tram zullen reizen! Hoewel hier gesproken wordt over een verondersteld gedrag in een nog niet bestaande situatie, kan toch gesteld worden dat de sneltram aanzienlijk minder passagiers zal gaan vervoeren: gemiddeld 12% en op zaterdagen liefst 25% minder reizigers. Hoewel dat in het kader van het overheidsbeleid 'terugdringing mobiliteit' misschien verheugend is, zou het toch jammer zijn als een nieuw aangelegde, hoogwaardige railverbinding daarvan de nadelige gevolgen gaat ondervinden.

De nieuwe sneltramverbinding heeft aan de verwachtingen in hoge mate voldaan. Er heeft een verschuiving plaatsgevonden van het vervoermiddelengebruik tussen Utrecht en Nieuwegein ten gunste van het openbaar vervoer, met name in het dagelijks terugkerende woon-werk-verkeer, en in het woon-winkel-vervoer. Wellicht is het mogelijk om méér mensen in de tram te krijgen, met name de bewoners van de tweede invloedzone in Nieuwegein door

TABEL 2: Reisgedrag vóór de komst van de sneltram.

| vervoermiddel | streek-bus | auto | (brom)-fiets | stads-bus | maakte reis nooit |
|---------------------|------------|-------|--------------|-----------|-------------------|
| woon-werken | 69,8% | 14,3% | 8,3% | 1,6% | 6,0% |
| woon-winkelen | 70,0% | 17,0% | 6,2% | 3,7% | 3,1% |
| woon-familiebezoek | 72,4% | 9,2% | 10,0% | 4,5% | 3,9% |
| woon-school | 50,4% | 2,1% | 27,7% | 1,5% | 18,3% |
| Alle motieven samen | 63,4% | 11,9% | 11,0% | 3,9% | 9,8% |

maatregelen in de sfeer van het voor- en natransport: stimulering (brom)fietsgebruik door bewaakte stallingen bij haltes, parkeer- en reisvoorzieningen voor de auto, en een aansluitende stadsbusdienst met hogere frequentie.

Op dit moment is er onderzoek gaande naar mogelijke verlengingen van de sneltramlijn naar Vianen en, via de Utrechtse binnenstad, naar de Uithof en Zeist. Misschien kunnen deze uitbreidingen méér passagiers op de vervoersrelatie Nieu-

wegein-Utrecht met zich meebrengen, waardoor het te verwachten vervoersverlies in 1985 enigszins gecompenseerd kan worden.

Auteur: Han Joosten

Titel: Sneltram Utrecht-Nieuwegein.
Verkrijgbaar: Bibliotheek G.P.I.-V.U.

met dank aan beheerskantoor Hoog Catharijne B.V.

De tram speelt een belangrijke rol in het woon-werk verkeer

Foto: Han Joosten



advertentie?

Ook u kunt adverteren in dit blad!
Bel of schrijf voor informatie: Agora,
Postbus 15710, 1001 NE Amsterdam.
Telefoon 020 - 271958.