



# DE OV-FIETS BINNEN HET STUDENTENREISPRODUCT?

**Een gratis of goedkope OV-fiets voor studenten lijkt een goed alternatief voor het vaak drukke openbaar vervoer tussen Utrecht CS en universiteitscampus De Uithof. Uit onderzoek onder ruim 400 studenten blijkt bijna tweederde tijdens de spits graag gebruik te maken van zo'n deelfiets, als deze binnen het studentenreisproduct zou worden aangeboden. De huidige kostenongelijkheid tussen fiets en openbaar vervoer lijkt een oplossing voor de drukke OV-lijn in de weg te staan. Want waarom zou je fietsen als je gratis met de bus kunt? Terwijl je liever fietst?**

Elke Utrechtse student kent de beroemde (of eigenlijk beruchte) buslijn 12 die het centraal station met de universiteitscampus De Uithof verbindt. Dagelijks reizen 27.000 reizigers met de bus, waarbij lange wachtrijen en volle bussen leiden tot grote ergernissen. Daarnaast is er sprake van onbetrouwbare reistijden en van een overbelasting van het wegennetwerk. Nog even en dan is dat verleden tijd.

De buslijn wordt vanaf volgend jaar vervangen door de Uithoflijn, een grotendeels op gescheiden infrastructuur rijdende tram met een kortere reistijd en grotere capaciteit. Hoewel de Uithoflijn naar verwachting een belangrijke oplossing biedt voor het capaciteitsprobleem, wordt door verdere groei van De Uithof voorspeld dat ook de tram in 2025 haar maximale capaciteit bereikt.

De Uithof levert een belangrijke bijdrage aan de innovatiekracht, kenniseconomie en concurrentiepositie van de regio Utrecht. Om te kunnen blijven groeien is het van belang dat de bereikbaarheid van De Uithof gewaarborgd blijft. Een goede bereikbaarheid stimuleert de economie en werkgelegenheid in de regio. Op dit moment staat de bereikbaarheid van de campus onder druk. Als mogelijke oplossingen wordt nagedacht over een tweede Uithoflijn door de

binnenstad of een treinstation op de Uithof. Financiële middelen hiervoor ontbreken echter. Er is dus nood aan nieuwe oplossingen waardoor de Uithof ook in de nabije toekomst nog bereikbaar blijft.

## **Haalbaarheid OV-studentenkaart onder druk**

Naast de bereikbaarheidsproblematiek van De Uithof speelt nog een tweede, breder vraagstuk. Door een toenemend OV-gebruik door studenten stijgen de kosten van de OV-studentenkaart. Op dit moment gaat een vierde van de begroting voor onderwijs naar de OV-studentenkaart. Daarmee drukken de kosten van de kaart sterk op de begroting terwijl deze kosten niet direct het onderwijs ten goede komen. De stijgende kosten van de OV-studentenkaart zetten daarnaast ook het voortbestaan van de kaart onder druk.

Als reactie hierop zijn vanuit het nationale overheidsprogramma Beter Benutten Onderwijs en Openbaar Vervoer pilots opgesteld om studenten efficiënter gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, door onder andere het stimuleren van alternatieve vervoermiddelen als de fiets of e-bike. Berekend is dat wanneer 20 procent van de ritten met het openbaar vervoer wordt vervangen door de fiets, dit het Rijk een besparing oplevert van 20 miljoen euro.

### **Paradox**

Het stimuleren van fietsgebruik onder studenten kan dus een belangrijke bijdrage leveren aan het vergroten van de bereikbaarheid van De Uithof, en daarnaast de overheid een financiële besparing opleveren. Paradoxaal genoeg kunnen studenten echter gratis reizen met het openbaar vervoer, terwijl ze voor het gebruik van de fiets kosten moeten maken. Er moet een eigen fiets worden aangeschaft of ruim drie euro betaald worden voor de OV-fiets; een deelfiets die gehuurd kan worden bij stations van NS. Daarmee staat de huidige opzet van het studentenreisproduct logisch keuzegedrag in de weg.

### **Studenten: een prijsgevoelige doelgroep**

Om te begrijpen hoe kosten de vervoerwijzekeuze van studenten beïnvloeden, moeten we terug naar de invoering van de OV-studentenkaart in 1991. Uit onderzoek blijkt dat sinds die invoering het OV-gebruik onder studenten is verdubbeld, terwijl het gebruik van de fiets en lopen sterk is afgenomen. Ook andere proeven met gratis of goedkoop openbaar vervoer laten zien dat de toename van OV-gebruik deels ten koste gaat van het fietsgebruik.

De literatuur verklaart dit door te stellen dat naarmate het prijsniveau hoger is in verhouding tot het besteedbare inkomen, de prijsgevoeligheid toeneemt bij het maken van keuzes. Dat wil zeggen dat studenten, met over het algemeen een relatief laag inkomen, naar verwachting een gevoelige doelgroep zijn als het gaat om reiskosten. Dit wordt ook bevestigd door enkele geïnterviewde experts. Een van hen stelde dat, hoewel tijd voor studenten relatief weinig geld waard is, er toch een zeker omslagpunt moet zijn: *“Waar ligt het economische omslagpunt tussen tijd en geld? Het klopt dat tijd voor studenten minder geld waard is, maar het is niet gratis, ligt niet op nul.”* Het is dus interessant om te onderzoeken waar dit omslagpunt dan wel ligt.

In hoeverre verkiezen studenten de OV-fiets boven de bus of tram als deze gratis of goedkoop wordt aangeboden? Om deze centrale onderzoeksvraag van mijn thesis te beantwoorden, is over een periode van twee maanden een onderzoek uitgezet onder ruim 400 studenten. De kern daarvan bestond uit een keuze-experiment, waarin studenten hun voorkeur konden geven voor gebruik van de bus of OV-fiets voor hun rit tussen Utrecht CS en De Uithof. Keuzes verschilden in prijs en reistijd. Drie situaties stonden centraal: studenten kunnen gratis reizen met het openbaar vervoer, de OV-fiets of beiden.

## *De huidige opzet van het studentenreisproduct staat logisch keuzegedrag in de weg*

### **Prijs beïnvloedt vervoerwijzekeuze sterk**

Resultaten van het keuze-experiment laten zien dat reiskosten de cruciale factor zijn in de afweging van studenten om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de OV-fiets. Onder invloed van prijs zijn zij sterk bereid om hun vervoerwijze aan te passen. In de huidige situatie waarin studenten gratis reizen met het openbaar vervoer en betalen voor een OV-fiets, kiest bijna iedereen voor gebruik van de bus (95 procent). Bijna 90 procent kiest voor een gratis OV-fiets wanneer deze gratis wordt aangeboden, maar je betaalt voor de bus. Wanneer beide vervoermiddelen gratis zijn, kiest 64 procent tijdens spitsuren voor het gebruik van de OV-fiets. Daarnaast is 20 procent bereid om hier 1 euro voor te betalen.

Naast de huidige buslijn 12 is gekeken of studenten een andere keuze maken als het gaat om de toekomstige Uithoftram. Deze lost als het goed is immers een groot deel van de huidige drukte, wachttijden en ergernissen op. Dagelijks kunnen meer reizigers worden vervoerd en de reistijd wordt korter tijdens spitsuren, waardoor de verwachting is dat minder studenten gebruik willen maken van een OV-fiets. Dit blijkt inderdaad zo te zijn. Toch verkiest alsnog ruim een derde van de studenten de OV-fiets boven de Uithoftram wanneer beiden gratis zijn.

## *Een oplossing van de problematiek ligt bij een verbreding van de huidige denkkaders*

### **Verbreding van fietspaden of denkkaders?**

Vanuit de kant van de gebruiker, de student, lijkt er potentie te zijn voor een OV-fiets als onderdeel van het studentenreisproduct. Maar is het invoeren van gratis gebruik van de OV-fiets voor studenten wel haalbaar? En wat zou daar dan voor nodig zijn? Als een groot deel van de studenten die nu de bus neemt, op de fiets stapt zorgt dit voor een belasting van de fietsinfrastructuur. Mogelijk leidt dit tot langere wachttijden voor stoplichten en zijn er negatieve effecten voor de verkeersveiligheid. Daarnaast is er ruimte nodig op de Uithof en het al drukke centraal station om fietsen te stallen. NS Stations en ook het ministerie van Onderwijs geven in interviews aan dat er op Utrecht CS weinig ruimte is om dit grootschalig aan te bieden en dat het ook zou leiden tot minder stallingsruimte voor andere fietsen.

Toch lijkt een oplossing van de problematiek rondom de infrastructuur en het ruimtetekort bij stations vooral te liggen bij een verbreding van de huidige denkkaders. Zo moeten op termijn hoe dan ook aanpassingen worden gedaan aan de infrastructuur om de Uithof bereikbaar te houden. Aanpassing van fietsinfrastructuur is daarin mogelijk kosteneffectiever dan een tweede tramlijn of treinstation. Bovendien kan een deelfietsensysteem ook positief bijdragen aan de huidige stallingsproblematiek door een compactere stallingsmethode via het *‘first in, first out’* principe. Dan hoeft niet elke afzonderlijke fiets op ieder willekeurig moment eruit gehaald te kunnen worden, maar alleen de laatst gestalde. Er lijken nog veel innovatieve oplossingen mogelijk om de knelpunten van een uitbreiding van het fietsgebruik op te lossen.

### **Een organisatorisch spinnenweb**

De organisatorische knelpunten voor de realisatie van een OV-fietsensysteem voor studenten zijn moeilijker op te lossen dan de ruimtelijke knelpunten. Dit blijkt ook uit de interviews die zijn gedaan voor dit onderzoek. Zo lijkt het belangrijk dat een OV-fietsensysteem voor studenten vooral regionaal wordt opgericht en geëxploiteerd. De OV-fiets, als onderdeel van de meer interregionaal georiënteerde aanbieder NS, concurreert op de korte afstanden namelijk met het regionale openbaar vervoer. Dit is niet direct verkeerd, maar leidt wel tot de complexe vraag over hoe subsidies het beste kunnen worden verdeeld. Een deelfietsensysteem aangeboden door een regionale vervoersmaatschappij zou daarom mogelijk beter zijn dan een OV-fietsensysteem van NS.

Dan is er nog de OV-studentenkaart. In hoeverre is er ruimte voor verandering? Het basiscontract blijkt moeilijk te wijzigen en fungeert als een soort ‘spinnenweb’. Het ministerie van OCW heeft een contract met alle vervoerders. Bij een enkele verschuiving wordt de balans verstoord en willen alle belanghebbenden iets aanpassen. Het contract is beperkt in de mogelijkheden om



te schuiven, marges zijn klein en er worden relatief goedkope kilometers verzorgd voor veel klanten. Via het eerder aangehaalde Beter Benutten programma wordt wel gezocht naar nieuwe mogelijkheden, maar de grenzen zijn beperkt. In een interview geeft een betrokkene bij het programma aan: *“Ik vind het in die zin jammer dat we uitgedaagd worden creatief te zijn en gesprekken te voeren, maar daarin wel geconfronteerd worden dat we aan bepaalde dingen, de zogeheten heilige huisjes, niet aan mogen komen.”*

## Reiskosten zijn de cruciale factor zijn in de afweging van studenten

### **Conclusie: haalbaarheid vraagt om denken buiten gebaande (fiets) paden**

Vanuit het oogpunt van de gebruiker – de student – lijkt een gratis of goedkope OV-fiets een goed alternatief voor het vaak drukke openbaar vervoer tussen Utrecht CS en De Uithof. Tweederde van de studenten wil tijdens de spits liever gebruik maken van een OV-fiets dan de bus. Ook als de Uithoftram in 2019 gaat rijden, stapt een derde op de fiets.

Een aanpassing van de fietsinfrastructuur en het voorzien van fietsen kunnen goed worden opgenomen als een van de alternatieven om de bereikbaarheid van De Uithof ook in de toekomst te waarborgen. Dit is mogelijk kosteneffectiever dan een tweede tramlijn of treinstation, draagt daarnaast bij aan vermindering van de capaciteitsproblemen in het regionale openbaar vervoer en kan goed functioneren als bijproduct naast de toekomstige tram. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse kan deze vraag beantwoorden. Een andere aanbeveling is om onderzoek te doen naar de huidige opzet van het studentenreisproduct. Op termijn zullen hoe dan ook aanpassingen moeten worden gedaan als de kosten van de kaart blijven stijgen en pilots vanuit het programma Beter Benutten niet aanslaan. Bovendien is Utrecht niet de enige

studentenstad met een campus op fietsafstand en (te) druk openbaar vervoer. Tot slot is een deelfietsensysteem, aangeboden door een regionale vervoersmaatschappij, mogelijk een beter alternatief voor de OV-fiets. Op deze manier blijft het regionale openbaar vervoer in handen van de regionale vervoerders.

Het is niet zo dat een tram of station de heilige graal is tot behoud van de bereikbaarheid van De Uithof, net zomin als een (OV-)fiets dat is. Juist een combinatie van vervoerwijzen zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de Utrechtse campus op korte en lange termijn gewaarborgd blijft. Maar dat vraagt wel om een denkwijze buiten de gebaande (fiets)paden.

### Literatuurselectie

- Geilenkirchen, G.P., Geurs, K.T., Essen, H.P. van, Schroten, A., en Boon, B. (2010). Effecten van prijsbeleid in verkeer en vervoer. Den Haag: PBL en CE Delft.
- Harms, L. (2008). Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders. Den Haag: SCP.
- Verrips, A.S. en Hoen, A. (2016). Kansrijk Mobiliteitsbeleid, Den Haag: CP en PBL.

**Suzanne Steegman** (scsteegman@gmail.com) studeerde Economisch Geografie aan de Universiteit Utrecht en is nu werkzaam als ruimtelijk-economisch adviseur bij Decisio. Dit artikel is gebaseerd op haar masterthesis 'Brains on Bikes', waarin ze de potentie onderzocht van een OV-fiets voor studenten om de drukte in regionaal openbaar vervoer terug te dringen. Met haar scriptie won ze de Marc de Smidt-scriptieprijs 2016.