

Spitsspreiding door de onderwijsaanpak – het werkt, maar voor wie?

Door Dennis van Soest, Ramon Peters, Casper Stelling, Maartje van der Aa, MuConsult

Onderwijscampussen hebben vaak te maken met een hyperspits in het OV. Een manier om dit tegen te gaan is door afspraken te maken tussen vervoerders en onderwijsinstellingen, waarbij aanpassingen worden gemaakt in de roostering. Zo kan de spits worden gespreid. Dit heeft onder andere in Nijmegen aantoonbaar positieve effecten gehad op de vermindering van de hyperspits. Het spreiden van de hyperspits levert dus winst op. Een belangrijke vraag die onbeantwoord blijft is wie er profiteren van die winst. Dit artikel zet uiteen wat het hyperspitsprobleem is, welke winst er behaald wordt, hoe die ingezet kan worden en waarom dat belangrijk wordt voor de structurele verankering van de onderwijsaanpak na corona.

Het hyperspitsprobleem

Onderwijsinstellingen bevinden zich vrijwel altijd op een locatie waar veel voorzieningen zijn: de universiteit, hogeschool, mbo, een (academisch) ziekenhuis, etc. Dit betekent ook dat werknemers, bezoekers, inwoners en studenten gebruik maken van dezelfde treinen, bussen, fietsroutes en autowegen om naar dit gebied te reizen. Met als resultaat een dagelijkse stroom met mensen die vooral tijdens de ochtendspits reizen en daardoor zorgen voor een piekbelasting: de hyperspits.

Doordat campusgebieden zich steeds meer ontwikkelen als economische kerngebieden van de stad, worden de reizigersstromen tijdens de hyperspits (vaak de ochtendspits) ook groter. Bovendien is de prognose dat de meeste campussen blijven groeien. Door het relatief grote aandeel studenten dat reist met het openbaar vervoer, leidt dit al gauw tot capaciteitsproblemen bij de vervoerders. Analyses van OV-gebruik in Nijmegen, Brabant en Limburg tonen aan dat de gelijktijdige aanvangstijden van een groot aantal faculteiten een belangrijke oorzaak zijn voor het fenomeen hyperspits.

Tot voor kort was de meest gebruikelijke oplossing om in de hyperspits extra spitsritten uit te voeren. Veel campussen zijn zo ingeregeld in de dienstregeling van bus, tram en metro (BTM) en trein. Extra inzetten op de vervoervraag in de hyperspits is een relatief dure oplossing. De efficiëntie van de openbaar vervoerexploitatie is immers voor een groot deel afhankelijk van de grootte van de behoefte aan middelen tijdens de piektijden en hoe dit verschilt met de daluren. De inzet van materieel en personeel moet worden afgestemd op de hyperspits, terwijl die capaciteit maar kort nodig is. Als het gebruik buiten de spits veel lager is, wordt de dienstuitvoering daar minder rendabel. En ondanks de inzet van versterkingsritten tijdens de hyperspits blijkt de piekbelasting in sommige ritten nog steeds de capaciteit te overschrijden. Dit leidt tot overvolle bussen, laag comfort en uitval van keuzereizigers, die vervolgens kiezen voor de auto en daarmee het wegennet verder belasten.

Een integrale oplossing: de onderwijsaanpak

Om het hyperspitsprobleem effectiever aan te kunnen pakken is een integrale onderwijsaanpak ontwikkeld. Deze onderwijsaanpak probeert de individuele problematiek van onderwijsinstellingen, vervoerders en overheden te bundelen en oplossingsrichtingen te bedenken ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Onderdeel van de onderwijsaanpak is het maken van afspraken over de lesroosters van het onderwijs van verschillende instellingen. Hierdoor kunnen studenten en medewerkers meer gespreid van en naar de campussen reizen. Een optimale spreiding kan ervoor zorgen dat een hyperspits wordt afgevlakt. Dit leidt ertoe dat de OV-capaciteit van en naar de campus beter wordt benut. Die winst kan op verschillende manieren worden 'verzilverd'. Denk aan het verminderen van het aantal versterkingsritten, het voorkomen van een toename van ritten als de campus verder groeit, het vervangen van een versterkingsrit door een extra bediening vanuit een onderbelichte richting of het besparen van exploitatiekosten van het OV in het algemeen.

Zo'n integrale oplossing is bovendien niet alleen voor het OV voordelig. Spreiding kan ook zorgen voor minder piekbelasting bij andere modaliteiten, zoals rustiger loop- en fietspaden op of naar een campus of minder drukte bij de toegang tot parkeerfaciliteiten op een campus.

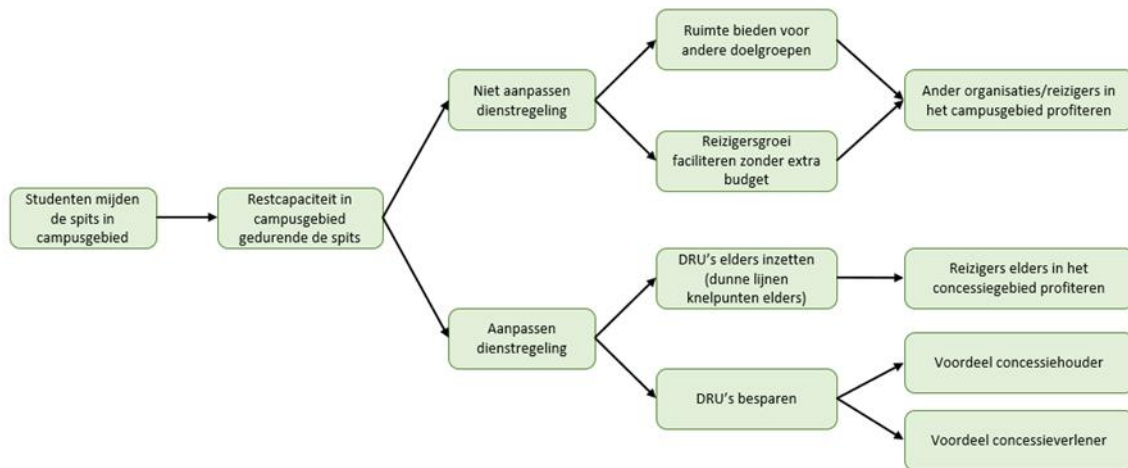
In de praktijk: Nijmegen Heijendaal

Op de campus Nijmegen Heijendaal liggen drie onderwijsinstellingen bij elkaar: de Radboud Universiteit, de HAN en het ROC Nijmegen. Veel studenten reisden dagelijks op hetzelfde moment naar deze campus, wat vooral in het OV voor problemen zorgde. Op de Maaslijn (Nijmegen-Venlo) waren de treinen soms zo vol dat reizigers in sommige gevallen zelfs niet meer mee konden. In 2017 begonnen de lessen bij zowel HAN als Radboud om 08:45. In 2018 zijn deze tijden een kwartiertje verschoven. De HAN begon voortaan eerder, om 08:30 en Radboud iets later, om 09:00 uur. Deze relatief kleine maatregel had al veel succes. De hyperspits werd afgevlakt. Uit de evaluatie bleek dat het in de trein 22 procent minder druk was op het voorheen drukste kwartier, en in de bus 10 procent. Daarmee werd overbezetting voorkomen, ondanks een groei in het aantal studenten op de campus.

Wie hebben er baat bij de oplossing?

Toch is het opzetten van een onderwijsaanpak in de praktijk niet altijd even eenvoudig gebleken. Hoewel onderwijsinstellingen zelf steeds vaker zelf capaciteitsproblemen ervaren in hun onderwijsruimtes, ervaren ze niet direct het probleem van de hyperspits in het openbaar vervoer. Dat ervaren zij als primair een zaak voor het vervoersbedrijf. Voor onderwijsinstellingen is er daardoor weinig stimulans om energie te steken in een samenwerking met vervoerders en aanpassingen van roosters. Elk bespaard dienstregelingsuur (DRU) als gevolg hiervan lijkt in eerste instantie ook vooral een bate voor het vervoersbedrijf. Toch hoeft dat niet zo te zijn. Er kan op verschillende manieren, door verschillende stakeholders, worden geprofiteerd van bespaarde DRU's.

Door breder te kijken naar de baten van het verminderen van de hyperspits in het OV kan het makkelijker worden om potentiële stakeholders te verbinden en tot een succesvolle aanpak te komen. Het volgende schema toont hoe er kan worden omgegaan met de vrijgekomen capaciteit. We lichten vier mogelijkheden uit: (1) ruimte bieden voor andere doelgroepen, (2) reizigersgroei faciliteren zonder extra budget, (3) DRU's elders inzetten en (4) DRU's besparen.



Dienstregeling niet aanpassen: **Ruimte bieden voor andere doelgroepen**

Als de dienstregeling niet wordt aangepast maar reizigers wel de (hyper)spits mijden, ontstaat er extra ruimte in de (hyper)spits. Zo ontstaat er meer ruimte voor andere doelgroepen, denk aan de medewerkers en bezoekers van bedrijven indien onderwijsinstellingen beter spreiden. Het kan ook leiden tot een toename van het comfort voor reizigers, wat ook vooral voor kwetsbare groepen van belang kan zijn. Zeker voor onderwijscampussen waar ook een (academisch) ziekenhuis is gevestigd kan dit een belangrijke meerwaarde bieden.

Dienstregeling niet aanpassen: **Reizigersgroei faciliteren zonder extra budget**

Een andere mogelijkheid bij het niet aanpassen van de dienstregeling is dat dezelfde doelgroep blijft profiteren, maar dat ook de autonome groei op de langere termijn gefaciliteerd wordt. Onderwijsinstellingen hebben te maken met groeiende studentenaantallen. Deze kunnen zo zonder toevoeging van nog meer DRU's gefaciliteerd worden. Op korte termijn profiteren de bestaande reizigers bovendien van de toename in comfort en de verbeterde bereikbaarheid van het gebied gedurende de hyperspits.

Dienstregeling aanpassen: **Inzetten op andere lijnen**

Er kan ook voor worden gekozen om de dienstregeling aan te passen. De vrijgekomen dienstregelingen kunnen dan worden ingezet op andere lijnen. Denk aan dunne lijnen of knelpunten elders in het concessiegebied. Voor de OV-autoriteit is dit een uitgelezen kans om zonder extra budget haar dienstverlening te verbeteren. Omdat de exploitatiebudgetten steeds meer onder druk komen te staan, is dit voor veel opdrachtgevers een prettig uitgangspunt. En ook de reizigers profiteren van deze aanpak. Er is echter één groep die niet of in mindere mate

profiteert van de aanpassingen en dat zijn de instellingen die eraan bijdragen dat de hyperspits afvlakt.

Dienstregeling aanpassen: DRU's besparen

Tot slot kan de concessieverlener uiteraard besparen op de inzet van DRU's door deze niet elders in de concessie in te zetten. Afhankelijk van afspraken profiteert de concessiehouder of de concessieverlener van deze bespaarde inzet. In deze tijd staat het systeem extra onder druk doordat de reizigersaantallen zijn teruggelopen. Als gevolg hiervan is besparen soms noodzakelijk.

Boost door corona

Door de lockdown in maart 2020 als gevolg van de uitbraak van het coronavirus mochten er plotseling veel minder reizigers mee in OV-voertuigen. In juli 2020 is dit opgeschroefd naar alle zitplaatsen en aangewezen staanplaatsen, maar nog altijd is het minder dan de volledige capaciteit. Deze beperkte OV-capaciteit zou een bottleneck kunnen gaan vormen voor veel onderwijsinstellingen.

In onder andere de provincies Noord-Brabant en Limburg is er hierdoor meer animo ontstaan om werk te maken van een samenwerking tussen vervoerders en onderwijsinstellingen. In veel steden zijn al met succes afspraken gemaakt tussen deze partijen, waarbij een verschuiving in de bezetting over de dag zichtbaar werd.

Door verandering van de verdeling van baten bij het oplossen van het hyperspitsprobleem kwam de onderwijsaanpak in een stroomversnelling. De uitdaging wordt om deze samenwerkingen tussen onderwijs, overheden en vervoerders te verankeren voor de langere termijn. Daarbij zal het van groot belang zijn om te bepalen hoe er met de restcapaciteit wordt omgegaan en hoe de baten van de inspanningen goed kunnen worden verdeeld.