

De keten ov+fiets

De fiets is een betrouwbaar, efficiënt en snel vervoermiddel voor het voor- en natransport van reizigers. Gezien de vele maatschappelijke voordelen behoren overheden en ov-bedrijven de combinatie ov+fiets te stimuleren. Maar daar zijn wel keuzes voor nodig.

De combinaties trein+fiets en (in mindere mate) bus+fiets zijn geen bedenkensels van beleidsmensen, maar reële keuzes van grote aantallen reizigers. En geef ze eens ongelijk. De fiets brengt reizigers via een diffuus patroon van verplaatsingen snel, efficiënt en betrouwbaar naar en van stations en haltes. Het ov vervoert de gebundelde stromen reizigers snel, comfortabel en frequent over langere afstanden tussen ov-knooppunten. De fiets en het openbaar vervoer vullen elkaar dus prima aan, of anders gezegd, ze heffen elkaars zwakke punten op en vormen samen een sterke keten. Om die reden heeft ov+fiets voldoende potentieel om terrein te winnen van de auto. Benutting van dit potentieel vraagt primair om een stimuleringsbeleid dat de reiziger voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen biedt, zowel bij stations als bij haltes. Momenteel gebeurt dit wel, maar het kan sneller en beter. Overheden en ov-bedrijven moeten dan wel de nodige knopen doorhakken. In dit artikel gaan we achtereenvolgens in op het fietsgebruik in de afgelopen jaren, de mogelijkheden voor groei, het huidige stimuleringsbeleid en kansen voor de toekomst.

DE FIETS IN CIJFERS

In het Nederlands vervoer- en verkeerssysteem neemt de fiets als hoofdvervoerwijze een belangrijke plaats in. Zo

werd in 1995 28% van alle verplaatsingen per fiets afgelegd (tabel 1). De meeste fietsritten zijn kort: 92% is korter dan 7,5 km. Een oorzaak is dat fietsen nu eenmaal inspanning kost, maar feit is ook dat onze bestemmingen meestal niet zo ver van huis liggen. Slechts 30% van al onze verplaatsingen is 7,5 km of langer. Op deze grotere afstanden is een hoofdrol weggelegd voor de auto. De kracht van het openbaar vervoer (ov) ligt niet op de korte afstand: voor ritjes tot 5 km nemen we in Nederland 29 keer zo vaak de fiets als de bus, tram of metro (btm). Voor afstanden tussen de 5 en 7,5 km is die verhouding nog maar 4 op 1. Uit het kader bij tabel 2 (over de effecten van de invoering van de ov-studentenkaart) valt op te maken dat deze verhouding wel beïnvloed kan worden.

Een efficiënt vervoerssysteem is echter gebaat bij de combinatie van beide vervoerwijzen. In de praktijk gebeurt dat ook als de fiets wordt ingezet in het voor- en natransport van het ov. Vooral in het voortransport bij treinverplaatsingen wordt de fiets vaak gebruikt. Hoewel de cijfers van de NS en het CBS forse verschillen en fluctuaties laten zien, mag gesteld worden dat aan de woningzijde zo'n 30 tot 40% van alle

Stimulering van de combinatie ov+fiets door het aanbieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen kan leiden tot een aanzienlijke groei van het ov-gebruik.



*Dirk Ligtermoet, Ligtermoet+Louwse
Ton Welleman, ministerie van Verkeer
en Waterstaat*

Tabel 1. Verplaatsingen van personen van 12 jaar en ouder naar hoofdvervoerwijze en afstandsklasse (als percentage van het totaal) in 1995.

km	0-2,5	2,5-5	5-7,5	7,5-15	>15	totaal
auto	9,7	8,0	7,5	8,8	14,2	48,2
ov	0,3	0,5	0,6	1,1	2,8	5,3
fiets	16,1	6,6	2,8	1,6	0,7	27,8
lopen	14,6	1,3	0,5	0,2	0,1	16,6
overig	0,6	0,4	0,4	0,4	0,5	2,1
totaal	41,2	16,7	11,8	12,0	18,2	100,0

Bron: CBS Onderzoek Verplaatsingsgedrag, 1995

De mate waarin fiets en btm elkaar kunnen beconcurreren, blijkt uit de effecten van de ov-studentenkaart (tabel 2). De kaart reduceert de variabele kosten van het ov voor studenten tot nul. Daardoor is de vervoerwijzekeuze van studenten drastisch veranderd. Over de periode 1990-1992 heeft het openbaar vervoer onder studenten liefst 22,1 procentpunt winst geboekt. De groei van btm (12,5 procentpunten) komt vrijwel overeen met het verlies van de fiets (11,7 procentpunten). Het lijkt erop dat de trein vooral aandeel heeft gewonnen van de auto.

Tabel 2. Verplaatsingen door studenten naar hoofdvervoerwijze (in %).

	nov. 1990	nov. 1991	nov. 1992	maart 1994	1-11-94: wijziging formule OVS (week- of weekendkaart)	maart 1995
auto-bestuurder	18,0	13,2	10,6	11,3		12,2
auto-passagier	12,3	9,8	10,2	10,2		11,9
motor	0,7	0,3	0,2	0,3		0,2
openbaar vervoer	20,7	39,0	42,8	41,2		36,9
- trein	11,0	17,4	20,6	17,9		17,1
- stadsbus	2,2	6,7	7,3	7,7		6,3
- streekbus	5,3	10,7	10,9	10,6		9,5
- tram/metro	2,2	4,2	4,0	5,0		4,0
fiets en bromfiets	43,6	32,9	31,9	30,9		33,5
lopen	4,3	4,1	3,6	4,6		3,9
anders/onbekend	0,3	0,6	0,6	1,5		1,3
totaal	100%	100%	100%	100%		

Bron: [1]

verplaatsingen in het vortransport van de trein de afgelopen 20 jaar met de fiets werd gemaakt. In het begin van deze periode steeg het fietsaandeel ten koste van het aandeel lopen. Begin jaren negentig daalde het fietsaandeel aanzienlijk, ten gunste van btm en taxi. Waarschijnlijk heeft de ov-studentenkaart hierbij een belangrijke rol gespeeld. In het vortransport van studenten naar de trein won btm tussen november 1990 en november 1992 23 procentpunt, waarvan 20 ten koste van de fiets [1]. In het natransport van studenten van de trein won btm gedurende die periode maar liefst 28 procentpunt, waarvan 14 ten koste van de fiets en 13 ten koste van lopen. Bij bus, tram en metro is het van belang om onderscheid te maken tussen 'verbindend btm' en 'ontsluitend btm'. De fiets speelt namelijk alleen een rol in het voor- en natransport van verbindend btm. Een onderzoek uit 1994 [2] geeft een indicatie van de omvang van dit fietsgebruik. Op elf btm-lijnen heeft men het voor- en natransport bekeken van reizigers, die grotendeels meer dan 7,5 kilometer afleggen. Aan de woningzijde kwam gemiddeld 14% met de fiets naar

de halte. Aan de activiteitszijde was dit slechts 3%. Meer dan bij de trein, varieert het fietsaandeel in voor- en natransport van stads- en streekvervoer sterk per lijn en per halte. Op bepaalde buslijnen loopt het fietsaandeel in het vortransport op tot 40% en bij sommige haltes arriveert zelfs 60 tot 70% van de reizigers per fiets. Een onderzoek van de Hague Consulting Group [3] geeft enig inzicht in de recente ontwikkeling van het fietsaandeel bij btm-verplaatsingen. Van 1986 tot 1990 daalde zowel het aantal fietsritten in het voor- en natransport van btm (3%), als het aantal btm-verplaatsingen zelf (4%). Het fietsaandeel in het voor- en natransport van btm bleef dus gelijk. Tussen 1990 en 1995 telde men 22% meer fietsritten in het voor- en natransport van btm, terwijl het aantal btm-verplaatsingen slechts met 13% steeg. Het fietsaandeel in het voor- en natransport is de laatste jaren dus gestegen.

VOORDELEN OV+FIETS

Een verdere groei van ov+fiets is echter wenselijk en mogelijk. Zo heeft de vakgroep Infrastructuur van de TU-Delft in 1993 berekend dat een optimale

beschikbaarheid van de fiets in voor- en natransport van het verbindend ov zou leiden tot een toename van 14% van het aantal reizigerskilometers per trein en verbindend btm [4]. Aan dergelijke model-berekeningen mag geen absolute waarde worden gehecht, maar 14% geeft wel aan dat het potentieel aanzienlijk is. Een goede combinatie van ov en fiets biedt de reiziger dan ook de sterke kanten van beide vervoerwijzen: het ov is sterk in comfortabel en frequent vervoer van gebundelde stromen over langere afstanden; en vergeleken met lopen vergroot de fiets het invloedsg gebied van een station of halte globaal met een factor 10. Bij een tijdsduur van 10 minuten voor het voor- en natransport betekent dit dat het bereik van en naar het station en de halte toeneemt van 500 tot 1500 meter. Vergeleken met het aansluitend ov geeft de fiets de reiziger meer flexibiliteit in vertrektijden en bereikbare bestemmingen. Bovendien kent de fiets geen wachttijd, zodat hij op dit soort korte afstanden meestal ook nog aanzienlijk sneller is. Bij de trein wordt deze wederzijdse aanvulling erkend, zowel door reizigers, als in het beleid van de overheid en NS.



De combinatie bus/tram/metro+fiets maakt het mogelijk om btm-lijnen in of nabij de woonkernen te 'strekken'; dit leidt tot meer reizigers door reistijd-winst en tot lagere exploitatiekosten door rijtijd-winst.

Bij btm-verplaatsingen is dit veel minder het geval. Maar al te vaak is men geneigd om bus, tram en metro juist tegenover de fiets te plaatsen. En dit ondanks de voordelen die de combinatie btm+fiets kan bieden, ook voor busbedrijven en overheden:

- Het ontsluitend btm-net kan uitgedund worden zonder kwaliteitsverlies voor de reiziger; juist in minder renderende lijnen kan gesneden worden.
- btm-lijnen kunnen in of nabij de woonkernen worden 'gestrekt'; dit leidt tot meer reizigers door de reistijd-winst en tot lagere exploitatiekosten door de rijtijd-winst.

De exploitatiecijfers van btm laten zien hoe relevant dit is. De kostendekkingsgraad van het stadsvervoer (veel ontsluitende lijnen; veel korte afstanden) was in 1995 gemiddeld 32%. De gemiddelde kostendekkingsgraad van het streekvervoer (meer verbindende lijnen; langere afstanden) in datzelfde jaar was duidelijk hoger: 42% [5].

De nadelen van de combinatie ov+fiets zijn voor de reiziger minimaal. Overheden en ov-bedrijven zien vaak wel nadelen. Zo wordt nogal eens gesteld dat gestalde fietsen bij stations en haltes veel ruimte in beslag nemen. Dat is waar, maar auto's hebben nog meer ruimte nodig. En als je de mensen stimuleert om de bus te nemen in plaats van de fiets, vraagt dat mogelijk wat minder ruimte, maar wel veel meer geld, vooral voor de exploitatie.

VOORZIENINGENNIVEAU

Trein+fiets

Dat het omvangrijke fietsgebruik bij treinverplaatsingen niet van gisteren is, is zichtbaar aan het aantal parkeervoorzieningen voor fietsers bij de NS-stations. In 1984 waren er in totaal 183 000 fietsparkeerplaatsen bij NS-stations, waarvan 115 000 bewaakt, 65 000 onbewaakt en 3000 kluizen [6]. In 1991 was dat aantal toegenomen tot 209 000. Daarbij trad echter wel een verschuiving op: het aantal onbewaakte plaatsen en kluizen nam toe, respectievelijk naar 100 000 en 10 000; het aantal bewaakte plaatsen daalde tot 99 000 [7]. NS heeft vanaf 1992 hoog ingezet op het gebruik van de fiets. In dat jaar verscheen de NS-studie 'Stalling 21', waarin werd becijferd dat tot 2010 ruim 250 000 extra plaatsen gerealiseerd moesten worden. De kosten werden geraamd op 400 miljoen gulden [8]. Het

uitvoeringsprogramma voor 1993-1997 werd op die raming gebaseerd: 60 000 plaatsen in 5 jaar.

In 1993 en 1994 is het programma ook daadwerkelijk uitgevoerd. Voor een bedrag van ongeveer 13 miljoen gulden werden jaarlijks 13 000 à 14 000 plaatsen gerealiseerd, opgedeeld in bewaakte en onbewaakte voorzieningen, klemmen en kluizen. Daarna stokte de uitvoering. Twee factoren spelen hierbij een belangrijke rol: de discussie tussen NS en V&W over de verantwoordelijkheid en de financiering, en de wijze waarop NS Stations fietsenstallingen benadert vanuit winstgevendheid, ruimtebeslag en 'uitstraling' van de stations.

In het contract over de verzelfstandiging van NS (1995) is vastgelegd dat stallingsvoorzieningen gerekend worden tot de 'transferfunctie' van stations. Dit betekent dat zij tot de infrastructuur behoren die Verkeer en Waterstaat uit het Infrafonds financiert via NS Railinfra-beheer (RIB). Vervolgens zijn er principe-afspraken gemaakt tussen V&W, NS RIB en NS Stations over de kwantitatieve en kwalitatieve voorwaarden waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. NS verplicht zich in deze afspraken om op elk station kwalitatief goede voorzieningen aan te bieden met een capaciteit - onderscheiden naar bewaakt en onbewaakt - die voldoet aan de vraag van de reizigers. Verkeer en Waterstaat verplicht zich de benodigde voorzieningen te financieren. De uitwerking van deze principe-afspraken loopt nog steeds. Daarnaast is het laatste jaar bij veel

Capaciteitsgebrek door tekortschietend beleid leidt tot overlast door los en hinderlijk geparkeerde fietsen.



stations ophef ontstaan over los geparkeerde fietsen. NS vindt dat deze overlast veroorzaken. De fietsers geven echter aan dat er niet voldoende capaciteit is, of in ieder geval niet op de juiste plaats. Deze problematiek heeft sterk te maken met de beleidskeuzes van NS Stations en NS RIB. Vaak wordt gehandeld vanuit sterk commerciële overwegingen waarbij de transfergedachte op de achtergrond raakt. Over het algemeen wil NS alleen de bewaakte stalling zo rendabel mogelijk maken. Bovendien ziet men onbewaakt geparkeerde fietsen primair als niet-renderend ruimtebeslag en lelijke obstakels op het schone voorplein. Hierdoor gebeurt er weinig om het capaciteitsgebrek in de onbewaakte voorzieningen op te heffen. Het gevolg: een toename van los en hinderlijk geparkeerde fietsen.

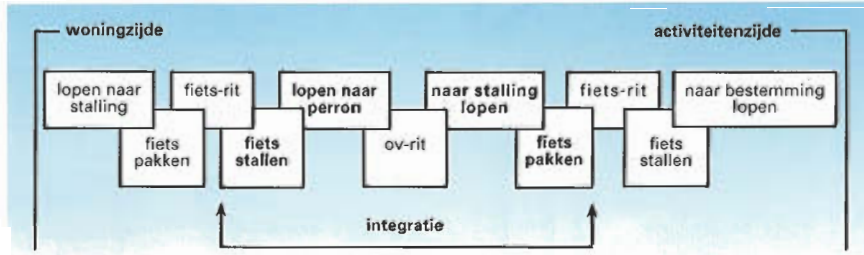
BTM+fiets

De combinatie btm+fiets kent minder traditie dan de combinatie trein+fiets. Het is ook minder duidelijk in hoeverre btm+fiets momenteel in het beleid van busbedrijven en wegbeheerders wordt opgenomen. Onduidelijke verantwoordelijkheden en financieringsmogelijkheden rond fietsparkeervoorzieningen lijken een belemmering vormen. En meer fundamenteel: de meningen zijn nog verdeeld over de vraag of btm en fiets elkaar aanvullen of juist elkaars concurrenten zijn. Daar staat tegenover dat de aandacht voor btm+fiets toeneemt, mede vanwege de druk om buslijnen te 'strekken' voor een hogere kostendekkingsgraad. Het gebrek aan kennis en ervaring is begrijpelijkerwijs nog groot. Bij welke haltes zijn fietsparkeervoorzieningen gewenst? En welk type fietsparkeersysteem dan? Een eerste stap in de goede richting is de CROW-brochure 'Met de fiets naar de bus' [9].

KANSEN VOOR STIMULERING

Bij de stimulering van ov+fiets gaat het deels om zaken die de ov-sector betreffen: het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige ov-lijnen. Maar dan wel in een lijnennet waarin combinatiemogelijkheden met de fiets op voorhand worden meegenomen. Stimulering betekent in feite niets anders het verbeteren van de schakels in de keten ov+fiets. De figuur laat zien hoe zo'n keten er in het algemeen uitziet. In het vetgedrukte middengedeelte liggen de kansen:

- kaart- en tariefintegratie ('integratie');
- beschikbaarheid fiets voor natransport ('fiets pakken');
- voldoende goede en nabijgelegen fietsparkeerplaatsen ('fiets stallen', 'lopen



naar perron' en 'naar stalling lopen').

Kaart- en tariefintegratie

Iemand die zich in het woon-werkverkeer verplaatst door middel van trein+fiets heeft nu vaak drie abonnementen nodig: twee (aparte!) abonnementen voor de bewaakte stallingen en één voor de trein-rit zelf. Tarief- en kaartintegratie van de schakels stallingen en ov-rit zou de keten als geheel aanzienlijk verbeteren. Met als uiteindelijk wensbeeld het verwerken van de consumentenprijs van beveiligde stallingsplaatsen in de prijs van trein- en buskaartjes.

Beschikbaarheid fiets voor natransport

Bijna elke Nederlander beschikt over een fiets, maar aan de activiteitszijde van de ov-rit is vaak geen fiets beschikbaar. Natuurlijk kan iedereen daar zelf zorgen voor een tweede fiets, maar in de praktijk blijken veel mensen dat een lastige stap te vinden. De stap wordt eenvoudiger wanneer bedrijven, in het kader van vervoermanagement, werknemers de mogelijkheid geven een fiets-van-de-zaak te gebruiken voor de rit tussen station en bedrijf. Andere opties zijn minder realistisch. In theorie kan de reiziger natuurlijk ook de fiets meenemen in de bus of de trein, of een vouwfiets aanschaffen, maar in de praktijk stuit dat bij ov-bedrijven en veel reizigers op bezwaren. Voor regelmatig en omvangrijk gebruik is fietsverhuur op het station of nabij de halte aan de activiteitszijde evenmin een realistische optie, althans in de nabije toekomst. Op langere termijn ontstaan hier wellicht kansen. Een combinatie van geautomatiseerde systemen met fietsen in kluisen en betaling via chipcards lijkt haalbaar.

Voldoende goede en nabijgelegen fietsparkeerplaatsen

De belangrijkste methode om de vervoerketen ov+fiets te stimuleren is en blijft vooralsnog het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit. Die vormen het beste middel tegen de gangbare belemmeringen voor fietsgebruik: diefstal, vandalisme en weersinvloeden. Behalve om kwaliteitsaspecten als

Schakels in de vervoerketen 'ov+fiets'.

gebruiksgemak, bescherming tegen diefstal, sociale veiligheid en openings-tijden, gaat het dan ook om minimale loopafstanden naar perrons/haltes en om directe aanrijroutes. Verder is het bewakings- en prijs-niveau van belang. Er moet een 'mix' van beveiligde en niet-beveiligde voorzieningen worden geboden die qua capaciteit aan de vraag van fietsers voldoet. Al deze eisen staan uitgewerkt in de 'Leidraad voor fietsparkeeren' van het CROW [10].

Het lijkt zo eenvoudig. En voor de fietsparkeervoorzieningen bij treinstations is het eigenlijk ook eenvoudig: gestalde fietsen tellen op het drukste moment, per aanrijroute en per bewakingsniveau; een prognose maken van de toekomstige vraag; zoeken naar logische locaties. Bij bushaltes hoeft men alleen maar te kijken hoeveel fietsen er staan. Kiest men voor een meer structurele aanpak, dan moet eerst worden bepaald bij welke haltes fietsparkeervoorzieningen het meeste effect zullen sorteren. Daarbij moet men er op letten dat: - er veel woningen in de schil tussen 500

Fietsgebruik in het voor- en natransport van bus, tram en metro is minder ingeburgerd dan bij de trein.





Door eenvoudigweg op gestalde fietsen te letten krijg men al inzicht in de behoeften en mogelijkheden.

- en 2000 meter rond de halte staan;
- de buslijnen lang (duidelijk langer dan 10 kilometer) en snel zijn;
- er geen concurrerende haltes met goede busverbindingen in de buurt liggen waar de reizigers gemakkelijk te voet kunnen komen.

SLOTSOM

De combinatie ov+fiets biedt grote voordelen, zowel voor de reiziger, als voor overheden en ov-bedrijven. Een optimale beschikbaarheid van de fiets voor voor- en natransport en van goede voorzieningen kan leiden tot een substantiële toename van het aantal reizigerskilometers in de trein en het verbindend ov. Dit is relatief eenvoudig te realiseren, maar vraagt wel om een actiever beleid van overheden en ov-bedrijven. Behalve op het aanbieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen bij stations en

haltes moet dit beleid gericht zijn op het voorkomen van onnodige en ongewenste concurrentie tussen fiets en btm voor verplaatsingen over korte afstanden.

LITERATUUR

1. *Fietsverkeer, nieuwsbrief van de projectgroep Masterplan Fiets, 'ov-kaart vermindert fietsgebruik studenten drastisch'. Nummer 13, pg 13, Den Haag, februari 1997.*

2. *Traffic Test, 'De rol van de fiets in het verbindend stads- en streekvervoer', Veenendaal, mei 1995.*
3. *Hague Consulting Group, 'Vergelijking fietsmobiliteit, rapportage fase 3', Den Haag, maart 1997.*
4. *Technische Universiteit Delft, 'Gecombineerd gebruik van fiets en openbaar vervoer', Faculteit Civiele Techniek, vakgroep Infrastructuur, Delft, maart 1993.*
5. *Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 'Financiële gegevens 1993/1994/1995', Directoraat-Generaal voor het Vervoer, Den Haag, 1996.*
6. *Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rapport van de werkgroep Integratie fiets en openbaar vervoer, Den Haag, december 1985.*
7. *M. E. Bekker, Innovatie fietsenstallingen NS, Verkeerskunde, januari 1993, pag 32-35.*
8. *Nederlandse Spoorwegen, Stalling 21 - naar een stalling op maat, Utrecht, sept. 1992.*
9. *CROW 'Met de fiets naar de bus, Fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes', Ede, april 1997.*
10. *CROW 'Plaats maken voor de fiets, Leidraad voor parkeren en stallen', CROW-Publicatie 98, Ede, maart 1996.*

KORTWEG

- **De fiets en het openbaar vervoer heffen elkaars zwakke punten op en vormen samen een sterke keten.**
- **Verbetering van de combinatie ov+fiets - onder meer door het aanbieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen - kan leiden tot een aanzienlijke groei van het ov-gebruik.**
- **Overheden en ov-bedrijven moeten daartoe wel gerichte keuzes maken.**

Fietsers raken in groten getale van de weg

Goede fietsparkeermogelijkheden hebben een prioriteit: de geavanceerde VelopA Fietsparkeersystemen. Vraag de 'Special Fietsparkeren' aan.



VelopA Fietsparkeersystemen. Dat staat!
 Postbus 202 • 2350 AE Leiderdorp • tel: 071-5410321 • fax: 071- 5894152