

Overstappen van auto op de fiets: waar en hoe doe je dat?

Alan Hoekstra – Rijkswaterstaat – alan.hoekstra@rws.nl

Piet Stolk – Rijkswaterstaat – piet.stolk@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2023, Brussel

Samenvatting

Het is een algemene trend: steden worden steeds autoluwer ten gunste van leefbaarheid, de grotere steden voorop. Parkeren wordt lastiger: het kost meer tijd de stad in te komen, parkeerplaatsen worden schaarser en bovendien duurder. Toch zullen er reizen per auto richting stad gemaakt blijven worden, bijvoorbeeld wanneer de herkomst op een plek ligt waar geen OV voorhanden is. En niet elke automobilist zal de keuze willen maken op het OV over te stappen zo dicht mogelijk bij de herkomst. Deze automobilisten zullen onder invloed van het parkeerbeleid vaker al dan niet noodgedwongen de keuze maken om op niet al te grote afstand van hun bestemming te parkeren en dus het laatste deel van hun reis op een andere manier af te leggen.

Vaak wordt bij parkeren op afstand gedacht aan een overstap op OV. Maar overstappen van de auto op de fiets kan natuurlijk ook.

Maar wat betekent dit? Welke soorten reizen en reizigers komen hiervoor in aanmerking? Wat zijn de beste plekken om zo'n overstap te realiseren? Zijn alle steden hier wel geschikt voor? In 'de auto+fiets keten' heeft Studio Bereikbaar in opdracht van Rijkswaterstaat zich gericht op het vrijwel onontgonnen gebied van de directe overstap van auto naar de fiets.

Uit voorbeeldreizen blijkt dat bij steden boven de 100.000 inwoners vaak potentie is voor fietshubs (voor het gemak noemen we hubs waar overgestapt kan worden op fiets fietshubs, dat wil niet zeggen dat er niet ook op andere modaliteiten overgestapt kan worden). Boven deze stadsgrootte wegen de kosten van het huren van een fiets op tegen de reistijd van het lopen. Bij reizen naar Amsterdam centrum en enkele andere relaties in de G4 is het soms niet alleen goedkoper maar ook sneller om aan de stadsrand over te stappen op de fiets. Toekomstig beleid kan deze grenzen doen verschuiven, zowel qua beleid om autoverkeer te weren, als investeringen in fietskwaliteit. Ook in grote steden met goed OV zijn er veel relaties waar de fiets sneller is dan het OV. Daarnaast biedt de fiets flexibiliteits-, gezondheids- en vrijheidsvoordelen die het OV niet heeft.

Op basis van expertsessies, verschillende casussen en voorbeeldreizen is een methode gemaakt met 5 stappen en 4 tactieken om de beste locaties voor fietshubs te vinden. In de kampvuursessie ontdekken we graag welke kansen en uitdagingen de deelnemers zien voor de Auto+Fiets keten, en hoe de aangereikte methode daarbij kan helpen.

1. Parkeren kan steeds minder voor de deur van de – stedelijke - bestemming

Een krantenbericht in het AD eerder dit jaar:

"Een willekeurige doordeweekse ochtend in Park Arenberg in De Bilt. De lommerrijke zijstraat van de Utrechtseweg vult zich gestaag met geparkeerde auto's. Soms zie je de bestuurders uitstappen en naar de bushalte op de Utrechtseweg wandelen. Ook komt er zo nu en dan een vouwfiets uit de kofferbak, waarmee de automobilist de laatste twee kilometers naar Utrecht aflegt."

(Algemeen Dagblad, 12-04-2023).

De gemeente De Bilt ziet het parkeren van auto's in de randgemeente van Utrecht als een groeiend fenomeen, en maakt zich zorgen wat er verder gebeurt als de gemeente Utrecht overal betaald parkeren heeft ingevoerd (dat wordt momenteel uitgerold). Ook in andere randgemeenten zoals Nieuwegein leven deze zorgen.

Het is een algemene trend: steden worden steeds autoluwer ten gunste van leefbaarheid, de grotere steden voorop. Parkeren wordt lastiger: het kost meer tijd de stad in te komen, parkeerplaatsen worden schaarser en bovendien duurder. Toch zullen er reizen per auto richting stad gemaakt blijven worden, bijvoorbeeld wanneer de herkomst op een plek ligt waar geen OV voorhanden is. En niet elke automobilist zal de keuze willen maken op het OV over te stappen zo dicht mogelijk bij de herkomst. Deze automobilisten zullen onder invloed van het parkeerbeleid vaker al dan niet noodgedwongen de keuze maken om op niet al te grote afstand van hun bestemming te parkeren en dus het laatste deel van hun reis op een andere manier af te leggen.

Veel grote stedelijke regio's hebben momenteel plannen om mobiliteitshubs te ontwikkelen aan de rand van de kernstad en in ringen daarbuiten om verkeer 'af te vangen'. Deze heten dan 'corridorhubs' of 'parkeerhubs', en zouden de druk van parkeren in de randgemeenten en op de omliggende infrastructuur grotendeels kunnen wegnemen, mits ze op de juiste locatie liggen en met aantrekkelijke voorwaarden te gebruiken zijn. Echter: de locaties waar deze hubs idealiter zouden komen te liggen is juist ook in dezelfde randgemeenten. Een groot vraagstuk dat nu speelt is dan ook hoe je deze hubs realiseert in deze gemeenten, die eigenlijk niet de probleemhebber zijn.

2. Overstap van auto op fiets is nog onderbelicht

Vaak wordt bij parkeren op afstand gedacht aan een overstap op OV. Maar overstappen van de auto op de fiets kan natuurlijk ook. De vouwfietsen uit de kofferbak laten dat ook zien dat die behoefte er is, ook al zijn er OV haltes in de buurt. Het voordeel van de fiets ten opzichte van het OV is dat je wèl vrijwel altijd voor de deur van je bestemming uitkomt.

Maar wat betekent dit? Welke soorten reizen en reizigers komen hiervoor in aanmerking? Wat zijn de beste plekken om zo'n overstap te realiseren? Zijn alle steden hier wel geschikt voor? In 'de auto+fiets keten' heeft Studio Bereikbaar in opdracht van

Rijkswaterstaat zich gericht op het vrijwel onontgonnen gebied van de directe overstap van auto naar de fiets.

3. De maatschappelijke bril en de bril van de gebruiker

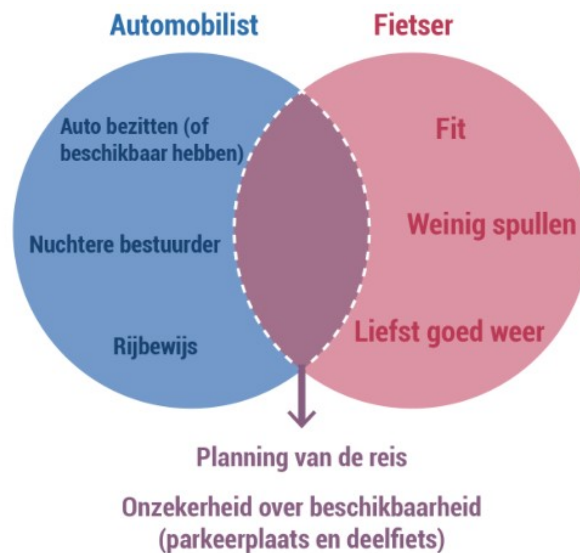
Het vraagstuk is zowel vanuit de bril van de gebruiker als vanuit de maatschappelijke bril benaderd. Om met de laatste te beginnen: de hubs waarin (ook) kan worden overgestapt op fiets (voor het gemak verder te noemen 'fiets hubs', wat dus niet wil zeggen dat je er alleen maar op fiets kunt overstappen en niet ook op andere modaliteiten), kunnen verschillende maatschappelijke doelen dienen. In de tabel hieronder zijn vijf verschillende reisopties afgezet tegen een rit met de auto, en gescoord op 4 maatschappelijke doelen.

	Auto	Fiets	OV (+evt.fiets)	Auto+trein	Auto + stedelijk OV	Auto + fiets
<i>Verkeer weren uit de stad</i>						
<i>Verkeer van de ring af</i>						
<i>Uitstoot verminderen</i>						
<i>Gezondheid</i>						

De tabel laat zien dat als reizigers de gehele reis met de fiets of het OV maken de doelen beter bediend worden dan met auto+fiets. Echter, die opties zijn niet toereikend om iedereen een passend alternatief te bieden. Voor de reizigers die hun reis starten met de auto blijkt de Auto + fiets keten beter te scoren dan Auto + (stedelijk) OV.

Vanuit de gebruiker geredeneerd, kunnen er verschillende redenen zijn om de auto aan de rand te laten staan en op de fiets over te stappen: kosten besparen, individueel en flexibel reizen en 'je als een echte stedeling willen verplaatsen'. De huidige (vaak commerciële) 'Park en bike'-producten adverteren nu met dit type argumenten. Ook het mijden van frustratie in stedelijk verkeer kan een reden zijn. In enkele gevallen is snelheid ook een argument. De verwachting is dat dit aantal gevallen in de toekomst toeneemt. Afbakening van de doelgroep zit erin dat de reizigers zowel automobilist (rijbewijs, nuchter, auto beschikbaar) als fietser moeten zijn (enige fitheid, weinig spullen mee, liefst goed weer). Dit maakt de overstap niet voor alle reizen geschikt.

Er zijn nog wel enkele uitdagingen. Een auto+fiets-reis komt in vrijwel geen enkele reis-app als optie uit de bus. Wanneer dit wel het geval zou zijn zou dit kunnen leiden tot meer van deze ritten. Ook zou het helpen als het mogelijk wordt een parkeerplaats + fiets in één keer te reserveren. Zekerheid van beschikbaarheid voor zowel parkeerplaats als fiets is een motivatie die potentiële gebruikers over de drempel kan trekken.



4. Welke steden zijn geschikt?

Uit voorbeeldreizen blijkt dat bij steden boven de 100.000 inwoners vaak potentie is voor fietshubs. Boven deze stadsgrootte wegen de kosten van het huren van een fiets op tegen de reistijd van het lopen. Bij reizen naar Amsterdam centrum en enkele andere relaties in de G4 is het soms niet alleen goedkoper maar ook sneller om aan de stadsrand over te stappen op de fiets. Toekomstig beleid kan deze grenzen doen verschuiven, zowel qua beleid om autoverkeer te weren, als investeringen in fietskwaliteit. Ook in grote steden met goed OV zijn er veel relaties waar de fiets sneller is dan het OV. Daarnaast biedt de fiets flexibiliteits-, gezondheids- en vrijheidsvoordelen die het OV niet heeft.

5. Een methode voor het ontwikkelen van fietshubs

Op basis van expertsessies, verschillende casussen en voorbeeldreizen is een methode gemaakt met 5 stappen en 4 tactieken om de beste locaties voor fietshubs te vinden:

Stap één is de mobiliteitsstrategie van de stad bestuderen en nagaan hoe de fietshub hierin kan samenwerken met de huidige overstappunten van auto naar OV. De tweede stap is het in kaart brengen van veel voorkomende bestemmingen. Derde stap is het trekken van twee cirkels om de bestemmingen heen: 5 minuten fietsen en 15 minuten fietsen. Onder de 5 minuten zal men lopen kiezen als natransport, boven de 15 minuten dooft de potentie van de fiets als natransport uit. De vierde stap is het maken van een raakvlakkenkaart tussen de hoogwaardige fietsroutes en het hoofdwegennet. Met deze kaart in de hand kunnen verschillende tactieken worden toegepast om overstappunten te creëren. De vijfde stap is om mogelijke verbeteringen in het fietsnetwerk te analyseren.

De vier tactieken uit de vierde stap zijn: bestaande hubs uitbreiden met fietsen, nieuwe hubs aan de rand van het stedelijk weefsel ook situeren op basis van fietspotentie, kleine fietshubs realiseren (voor een fietshub is minder massa nodig dan voor een overstap op

OV), en nieuwe e-bike hubs op enige afstand van het stedelijk gebied (tot ca 15 kilometer van de belangrijkste bestemmingen).

Er zijn ook quick wins te behalen: in Amsterdam parkeer je bijvoorbeeld voor het sterk gereduceerde tarief van 1 Euro op de gemeentelijke P+R's indien je met het OV naar het centrumgebied verder reist. Als je met de OV-fiets naar het centrum gaat vanaf de P+R, geldt dit gereduceerde tarief niet. Dit tarief ook voor de auto-fiets reis laten gelden is een positieve verschuiving in de STOMP keten en levert de reiziger betere opties, waardoor de P+R als geheel interessanter wordt.

In de kampvuursessie ontdekken we graag welke kansen en uitdagingen de deelnemers zien voor de Auto+Fiets keten, en hoe de aangereikte methode daarbij kan helpen.

Lees hier het rapport:

<https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@253561/auto-fiets-keten-verkenning/>

Het aangehaalde krantenartikel is hier te vinden:

<https://www.ad.nl/de-bilt/parkeren-in-utrecht-steeds-lastiger-dus-stallen-mensen-auto-in-de-bilt-vouwfiets-uit-kofferbak-voor-laatste-stuk~a2b1b2e0/>