

# De kans voor fiets + trein

Gepubliceerd 17-feb-21 10:00 door [Caroline De Cristofaro](#)

**Afgelopen weken hebben drie enthousiaste, jonge experts hun kennis en ideeën over de fiets+trein combinatie gedeeld in deze blogserie. Tessa Leferink (Witteveen en Bos) begon bij de voordeur over de rol van gebiedsontwikkeling, Jerom Marseille (AT Osborne) beschreef de first mile en Joeri van Mil (AT Osborne) nam ons mee in oplossingen om de fietsparkeerdruk bij stations te verzachten. Waardevol, want wat mij betreft is de trein-fiets combinatie een goed nieuwsshow door de vele maatschappelijke baten, zoals gezondheid, duurzaamheid en bereikbaarheid.**

*Door Niels van Oort (TU Delft)*

Het valt me op dat de nieuwe generatie young professionals, zoals mijn mede bloggers, zich bovengemiddeld interesseren in deze combi. Destijds als Delftse en Wageningse afstudeerders enthousiast geworden over de fiets+trein combi als duurzame oplossing en daarmee doorgedaan in hun professionele carrière. Steeds meer studenten dragen hun steentje bij aan de kennis over de combi, door bijvoorbeeld een afstudeeronderzoek te doen in nauwe samenwerking met praktijkpartners. Hoewel de fiets en ook de combinatie geen nieuws onder de Nederlandse zon is (maar wel enorm gegroeid de laatste decennia: 50 jaar terug was het aantal fietsen op Utrecht CS nog ongeveer op twee handen te tellen (Figuur 1), is de ontwikkeling van de kennis dat wel.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

Figuur 1: Utrecht Centraal in 1973 (Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

Pas het afgelopen decennium is wetenschappelijk fietsonderzoek écht op stoom gekomen. Bijvoorbeeld met onderzoeksprogramma's Smart Cycling Futures, Allegro en Handshake. In die slipstream groeide ook de kennisontwikkeling over de fiets+trein. Naast een inhoudelijke bijdrage zette Simone Geurts de belangrijkste resultaten uit onze Delftse OV- en fiets labs op een rijtje (Figuur 2). In het buitenland kijkt men met veel interesse naar deze feiten en cijfers: Nederland als fiets+OV land!

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

*Figuur 2: Onderzoekresultaten Smart Public Transport en Active Modes Labs*

In deze blogserie hebben we met veel plezier de inzichten, kansen en tips op een rijtje gezet.

Tessa schetste in deel 1 de kans van gebiedsontwikkeling. Een nieuwe omgeving leidt immers tot nieuwe gewoontes. Zorg daarom direct vanaf de oplevering, pal bij de voordeur voor aantrekkelijke alternatieven voor de auto en vergroot het aandeel Nederlanders met een 'duurzame mobiliteitsportefuille'. Zo wordt een duurzame deur-tot-deur reis meteen de meest logische en comfortabele keus.

Daarna zette Jerom de first mile in de spotlight en pleitte voor extra aandacht in de gebieden buiten de stationsomgeving. Ook benoemde hij de meekoppelkansen, zoals klimaatadaptatie en leefbaarheid en betoogde hij dat er in Nederland nog vooral in de middelgrote steden kansen liggen.

In deel 3 deelde Joeri zijn ideeën over hoe om te gaan met alle fietsen op de stations. Voor de drukte is tot 2025 voldoende voorzien in oplossingen, maar daarna wordt het spannender. Door niet alleen te kijken naar sec bijbouwen, maar bijvoorbeeld ook slim fietsdelen en spreiden, kunnen de stallingen de groeiende vraag aan. Denk bijv. aan de wisselfiets en het stimuleren om de reis te beginnen op andere stations.

In de serie deelden we daarnaast ook veel (wetenschappelijke) inzichten. Deze kennis ondersteunt en inspireert beleidsmakers en ontwerpers in het maken en onderbouwen van verdere stappen richting duurzame mobiliteit. Om het maximale uit fiets+trein-beleid en -ontwerpkeuzes te halen, moeten we eerst goed begrijpen hoe het spel van vraag en aanbod werkt. Het 'aanbod' van de trein en de fiets (kwaliteit, kwantiteit en de interactie), maar vooral de 'vraag' van de (potentiële) gebruiker.

Figuur 3 illustreert de stappen om te komen van onderzoek naar interventies en (her)ontwerp, die de verschillende maatschappelijke doelen dienen. De potentiële doelen vatten we eerder al samen in de 5E's: effective mobility, efficient cities, economy, environment (en health) en equity. Door goed te observeren, te vragen en te luisteren leren we waarom mensen keuzes maken. Met deze kennis kunnen we inschatten wat er gebeurt bij het maken van bepaalde keuzes en daarmee kunnen we gaan zoeken naar de optimale oplossing. Hoe ver zijn mensen bijvoorbeeld bereid te fietsen naar de halte en in hoeverre hangt dat af van de aangeboden kwaliteit van de stalling?

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

Figuur 3: Onderzoekscyclus en 5E model (Van Oort en Van der Bijl 2017)

In de stap naar (her)ontwerp en interventies (Figuur 3) hebben we vooral al meters gemaakt als het gaat om de empirie, zoals de infographic (Figuur 2) en de onderzoekspapers van verschillende universiteiten wereldwijd laten zien. We zijn ons nu gelukkig ook meer aan het richten op het voorspellen: what if? Ook de link met beleving biedt perspectief. In een reactie op deze blogserie introduceerde Raymond Huisman van Goudappel bijvoorbeeld het idee om naar nuttige tijd in plaats van snelheid te kijken. De Universiteit van Amsterdam publiceerde recent dat 66% van de Nederlandse fiets+trein gebruikers de beschikking heeft over een auto, maar die niet gebruikt, omdat de combi grotere voordelen biedt. “Ik heb geen tijd om met de auto te gaan”, zei Bas Govers (Goudappel) al eerder. Samen met Mark van Hagen (NS) ontwikkelde hij het concept “Dare, able, invite” (Figuur 4) om hulp te bieden bij de implementatie van fietsoplossingen in verschillende stadia.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

Figuur 4: Dare, able and invite to cycle! (Van Hagen en Govers, 2019)

Kortom, de trein rijdt door. Als afronding van deze blogreeks deel ik graag drie vervolgmogelijkheden voor de fiets+trein combinatie in Nederland én daarbuiten:

### Kans 1: **Fiets+ trein** -> **Fiets+OV**

Deze serie laat zien dat we inmiddels best het een en ander weten over de fiets+trein combinatie. Echter, al bekend sinds de oudheid: hoe meer je weet, hoe meer je ook weet wat je niet weet. We hebben ons in deze serie beperkt tot de fiets+trein combinatie, als groot succes in Nederland. Maar natuurlijk wil je dat succes ook toepassen op overig OV. Daar ligt voor Nederland misschien nog wel het meeste potentieel: het goed ontsluiten van Hoogwaardig OV, per rail (metro, light rail), over de weg (Bus Rapid Transit (BRT)) én over water. Het KiM liet al zien in dit korte filmpje dat door goed ontwerp van de beide modaliteiten én de overstap en afstemming, de efficiëntie van OV omhoog kan (door sneller en betrouwbaarder, gebundeld OV). Na de verbeteringen schieten de reizigersaantallen omhoog met tegelijkertijd dalende exploitatiekosten. Het “ver-N-netten van het OV”, leerde ik bij de Vervoerregio Amsterdam (zie Figuur 5). Het OV wordt daarmee een volwaardig alternatief. Let wel op: 6% van de reizigers heeft moeite met (ver) lopen of fietsen. De fiets+OV combi is dus niet de complete oplossing, als je sociale inclusie nastreeft. Daarvoor

zijn gelukkig ook aanvullende oplossingen, geeft reizigersvereniging ROVER aan.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

*Figuur 5: Impacts van Ver-N-netten van OV (Vervoerregio 2018)*

## Kans 2: Deelfiets: vriend van het OV

Naast de combinatie verder te trekken naar het gehele OV ligt er nog een kans: de last mile. Circa 10% van de last mile reizen per trein is al per (dee)fiets. Door ook een fiets aan het einde van de reis te hebben, wordt ook daar de reikwijdte van stations veel groter, waardoor de combinatie een interessanter alternatief wordt voor de auto. Het grote voorbeeld is natuurlijk de OV fiets, die elk jaar weer de headlines haalt met nieuwe records en letterlijk moesten worden ingevlogen om het succes bij te houden. TU Delft collega Roy van Kuijk laat in zijn onderzoek zien dat de last mile overigens niet per se alleen terrein is van de fiets, maar potentieel (voor de jongeren zeker) ook voor de e-scooter en e-step. De introductie van de deelfiets legt wel de dubbelrelatie met het OV bloot: vriend en vijand. De introductie van de Mobike in Delft ging deels ten koste van het busgebruik en hetzelfde geldt voor de HTM fiets in Den Haag (Figuur 6). Tegelijk zien we ook dat de introductie leidt tot meer fiets+treingebruik en minder auto- (en taxi)gebruik. Internationaal zien we dat de introductie van deelfietsen een sterkere shift vanuit de auto teweeg brengt, oplopend tot 20% in Australië, waarbij de integratie met OV een cruciale rol speelt. Uiteraard speelt hier de minder ontwikkelde fietscultuur een grote rol, waardoor er nog veel laaghangend fruit te plukken valt.

Over de vervanging van het OV door de deelfiets kunnen we ons afvragen of het erg is. Het kan zelf kansen bieden voor efficiënter (en daardoor beter?) OV. Voor de stap naar duurzame mobiliteit denk ik dat enige collateral damage - deelfietsen vervangen bijvoorbeeld ook regelmatig loopbewegingen, acceptabel is.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

*Figuur 6: Modal shift door introductie HTM-fiets (Van Marsbergen 2020)*

## Kans 3: Kennisexport

De laatste kans is van de buitencategorie. Als zelfs in fiets+OV land Nederland nog volop kansen voor verbetering liggen, hoe zit dat dan met de rest van de landen en steden op onze

aardbol? Laten we onze kennis en ervaringen delen, om het concept elders ook te zien slagen. Dat zal niet over één nacht ijs gaan. Ook onze combinatie is niet gisteren in de steigers gezet, laten Folkert Piersma en Wout Ritzema van ProRail bijvoorbeeld zien in hun boek over 25 jaar fietsparkeren op stations. En ja, niet overal is de fiets even kansrijk. Denk aan hoge heuvels of lage temperaturen. Sterker nog, als we de combinatie succesvol willen toepassen, zijn er bijna 40 factoren om rekening mee houden. Maar daarom juist is het zo belangrijk om onze lessen en kennis te delen voor nieuwe partijen die aan de slag willen. De Dutch Cycling Embassy speelt hier een belangrijke verbindende rol in. Onder de naam Dutch Cycling Intelligence wordt ingezet op versnelling van ontwikkeling en ontsluiting van (wetenschappelijke) kennis via onder andere trainingen en kennisclips. En dat gaat verder dan alleen fiets+ OV. Juist ook de relatie met ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld het concept Bicycle Oriented Development (BOD), speelt een grote, inspirerende rol. Hierbij wordt fietsbereikbaarheid als uitgangspunt genomen voor de regionale verstedelijkingsstrategie. Kortom, genoeg te delen, sluit je aan!

Maar we naderen ons eindpunt, ik ga afronden. Deze laatste blog uit de serie is natuurlijk geen einde, maar een opstap. Nederland heeft al veel en goede stappen gezet voor de fiets+OV combinatie, maar het smaakt naar meer. Zeker nu COVID onze (mobiliteits)wereld op z'n kop heeft gezet en met name het OV klappen oploopt, is het uur U aangebroken. De fiets is wereldwijd bezig met een revival en voor het OV is het nu het moment om het systeem te herijken. Laten we samen de ingeslagen weg opgaan, vanuit alle disciplines, theorie en praktijk, om de uitdagingen aan te pakken. Fiets je met ons mee?

*Dit was het laatste artikel in een serie van 4 over de kans van de fiets+trein combinatie. Dank voor alle positieve reacties en ideeën. Het was een mooie reis!*

Bron: verkeerskunde

Tags : dmi, fiets, openbaar-vervoer, ov, spoorvervoer, trein