

Fietsen, fietsen en nog meer fietsen.

Gepubliceerd 01-feb-21 05:45 door [Caroline De Cristofaro](#)

Het station als overstap tussen fiets en trein én trein en fiets. In dit artikel richt ik de aandacht op de rol van het station in de fiets+trein combinatie. Het station vormt de verbinding tussen de fiets en de trein en is daarmee een essentieel onderdeel van de fiets+trein combinatie.

De overstap-ervaring tussen fiets en trein begint bij het stallen, we zoeken een plekje voor de fiets, vervolgens checken we in met onze OV-chipkaart en lopen we via een veelal schone hal (met een Julia's of Smullers voor de fijnproevers) naar een perron met overkapping. Daar strijken we neer op bankje of turen naar het informatiebord of ons smartphonescherm tot de trein arriveert en we onze reis vervolgen. In dit artikel zoom ik in op de eerste stap: het stallen van de fiets bij het station. Hoe beter de kwantiteit en kwaliteit van de fietsenstallingen hoe beter fiets en trein fuseren tot één aantrekkelijke modaliteit.

In dit artikel bespreek in drie zaken:

- de uitdaging van volle fietsenstallingen voor reiziger en overheden rondom fietsparkeren bij op het station;
- het stimuleren van spreiding door het beïnvloeden van de stationskeuze en;
- de mogelijke rol van deelfietsen.

Na het lezen van dit artikel ben je op de hoogte van de uitdagingen die er zijn rondom fiets parkeren en ben je daarna op de hoogte van twee oplossingen, die bovendien de fiets+trein combinatie stimuleren.

De uitdaging: volle fietsenstallingen

In Nederland is het reizen met de fiets naar het station al behoorlijk populair: bijna de helft van de treinritjes begint op de fiets. Dit is terug te zien in de grote drukte in fietsenstallingen bij stations. Het kabinet trekt daarom veel geld uit voor nieuwe fietsenstallingen, waarbij de financiering voor deze fietsenstallingen in veel gevallen door de regio wordt verdubbeld. In 2016 was dit bijvoorbeeld al 40 miljoen euro, waar nog eens 100 miljoen euro bovenop kwam vanuit het regeerakkoord (Rutte III). Inclusief cofinanciering vanuit de regio kwam de teller uiteindelijk op 345 miljoen euro (voor stallingen en snelfietsroutes). Daarbovenop komt het Rijk via het klimaatakkoord met nog eens 75 miljoen euro. Dit biedt de komende jaren zeker lucht, en volgens planning is het landelijke tekort in 2025 weggewerkt.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

Mogelijk verandert ons reisgedrag door corona en maken we minder OV-reizen, maar dat is waarschijnlijk niet genoeg om de verwachte vraag naar extra fietsparkeerplekken na 2025 in te vullen. Voor de verwachte groei na 2025 moeten nieuwe oplossingen worden bedacht. Los van het feit dat financiële middelen niet onbeperkt voorhanden zijn, wordt ook de beschikbare ruimte steeds schaarser. Het laaghangende fruit, en zelfs het fruit dat middelhoog hangt, is immers al geplukt. Met name bij de grootste en populairste stations is enkel nog ruimte voor dure ondergrondse of inpandige oplossingen. Denk daarbij aan de stallingen bij Amsterdam Centraal, waarvan de kosten voor in totaal vijf nieuwe stallingen rondom het station zijn geraamd op 90 miljoen euro.

De fiets+trein combinatie heeft veel voordelen, dit hebben Tessa Leferink en Jerom Marseille in hun eerdere artikelen al benoemd. Het stimuleren van deze combinatiemodaliteit moet wat ons betreft doorgaan. Hoewel ik denk dat bijbouwen van stallingen, zeker op de plekken waar dat past, onderdeel moet blijven van de mix van oplossingen hebben we ook andere manieren nodig om voldoende stallingsruimte te houden. In dit artikel ga ik in op twee manieren: 1. Spreiding van de parkeerdruk, 2. Deelfietsen.

Spreiding van fiets+treinreizigers over de stations: beprijzen, belonen en meer IC stops

Veel fietsers stallen hun fiets bij het station met de beste verbindingen: de snelste of meest frequente NS-dienstregeling. Wat nou als fietsers zich meer spreiden? Bijvoorbeeld door te parkeren bij een voorstadstation, of een metrostation. Het 'gratis parkeren' beleid heeft de fiets treincombinatie erg populair gemaakt, maar hierdoor stromen de fietsenstallingen vol. Precies daarom dat er bij Amsterdam Centraal 90 miljoen euro moet worden geïnvesteerd in fietsenstallingen, en nog is het de vraag of dit in de toekomst voldoende is.

Door slim prijsbeleid is het mogelijk om een deel van de reizigers over te halen om naar een ander station te gaan. De uitdaging daarbij is wel om een dusdanig lage beprijzing in te voeren dat er een spreidingseffect ontstaat zonder dat de modal shift verandert naar de auto. Dit risico is al een stuk kleiner als het uitgangspunt belonen is: mensen (financieel) belonen wanneer zij voor een ander station kiezen. Dit concept kennen we al van de vele spitsmijdingsprojecten. Hoewel dit jaarlijks geld kost kan de maatschappelijke kosten batenverhouding soms beter uitvallen dan bij het bouwen van fietsenstallingen.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

Maar hoeveel moeten we dan beprijzen of belonen? Enkele jaren geleden deed ik aan de TU Delft onderzoek naar de 'willingness to pay' van de 'fietstreinreiziger'. Daaruit bleek dat een

gemiddelde reiziger bereid is om een ander station te kiezen als daar 11 cent per extra minuut reistijd tegenover staat. Deze informatie kan benut worden om spreiding te bevorderen. Let wel, niet 100% van de fietsers hoeft zijn of haar gedrag aan te passen, een kleine shift kan soms al een grote verlichting geven. Ook betaaltechnisch is het mogelijk: op steeds meer stations moet al worden ingecheckt bij het fietsparkeren om te controleren op 'de eerste 24 uur gratis', een kleine betaling is dan geen grote stap meer.B

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

Beprijzing is niet de enige manier om voorstadstations aantrekkelijker te maken. Ook door de dienstregeling aan te passen van zo'n station kunnen veel reizigers verleid worden naar een ander station te reizen. Vaak wordt in Nederland puur naar in- en uitstappers gekeken om te bepalen hoe vaak een intercity stopt. Gelukkig wordt er tegenwoordig steeds meer integraal en naar de first en last mile gekeken. Zo loopt in Utrecht de discussie over extra intercity stations. Station Lunetten zou daarmee de druk van Utrecht Centraal kunnen afhaken.

Op de lange termijn is spreiding natuurlijk het beste te realiseren door er rekening mee te houden in gebiedsontwikkeling of door fietsroutes naar stations zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Tessa respectievelijk Jerom zijn hier in hun artikel uitgebreider op ingegaan.

Inzetten op deelfietsen en wisselfietsen

De OV-fiets is het succesvolste deelfietsproject van Nederland. Dit is vooral gericht op de 'last mile'. Voor de 'first mile' wordt nog veelal gebruik gemaakt van de eigen fiets. Jerom heeft in zijn artikel het belang van een goede first mile aangekaart. Om de first mile met deelfietsen te faciliteren is een ander soort deelfiets kansrijk. De zogenaamde 'wisselfiets'. Hierbij levert iemand die naar het station komt (first mile) een fiets in. Deze wordt zo snel mogelijk weer uitgegeven aan iemand anders die van het station wegfietst (last mile). Een groot voordeel van deze wisselfietsen is namelijk dat zelfs wanneer ze stil staan de stalling efficiënter kan worden ingedeeld. Niet iedere individuele fiets hoeft bereikbaar te zijn, maar alleen de eerste benodigde fiets. Dit systeem wordt al gehanteerd voor de OV Fiets op grote stations. Dit scheelt veel ruimte, zeker als er voor een dubbeldeksoplossing gekozen wordt. Een ander groot voordeel is dat hoe meer reizigers een wisselfiets gebruiken hoe minder zwerffietsen er rond het station zullen zijn.

Geen alternatieve tekst opgegeven voor deze afbeelding

In de praktijk wordt er al geëxperimenteerd met wisselfietsen. Eind 2019 is een pilot uitgevoerd met wisselfietsen op station Amsterdam Zuid. Experimenten zijn fantastisch, maar echt succesvol wordt een dergelijk concept pas als het voor een massa beschikbaar komt. Betrouwbaarheid is heel belangrijk en voor betrouwbaarheid is in dit geval een kritische massa nodig.

Hoe behalen we die kritische massa? Nou, steeds meer mensen hebben al geen eigen fiets meer, maar eigenlijk een hele uniforme fiets. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de bekende Swapfiets met de bekende blauwe band. De fiets wordt voor een maandelijks bedrag gehuurd. Hoewel het een ander businessmodel is, is het voor partijen als Swapfiets nog maar een kleine stap om i.p.v. het verhuren van een fiets een beschikbaar vervoermiddel te verhuren. Je kunt op het station met een abonnement altijd een (andere) goed onderhouden fiets meekrijgen. Thuis blijft deze voor jou gereserveerd tot je er de volgende dag weer mee naar het station fietst. Op het station neemt iemand anders hem direct weer mee of wordt hij efficiënter bewaard. Dus mijn vraag aan de Swapfietsen van deze wereld; gaan jullie dit doen?

Tot slot

Dit zijn slechts twee kansrijke manieren om voldoende stallingsruimte te blijven bieden, en daarmee de overstap op het station tussen fiets en trein zo laagdrempelig mogelijk te maken. Er wordt volop door geïnnoveerd in de wereld van deelfietsen, beter benutten en (automatische) stallingen. Ik roep overheden, vervoersbedrijven en mobiliteitsdienstverleners om dit te blijven doen, en deze innovaties vervolgens ook op te schalen. Nederland doet het immers ontzettend goed op het gebied van de fiets+trein combinatie en is een internationaal voorbeeld, bijvoorbeeld in het BiTiBi programma van de EU. Zolang we blijven innoveren zullen we gidsland blijven en daar zelf de vruchten van plukken.

Dit was de derde blogpost in een serie van 4 over de kans van de fiets+trein combinatie. Tessa Leferink en Jerom Marseille postten de afgelopen weken al een blog. Niels van Oort (co-director Smart Public Transport Lab TU Delft) verbindt de verhalen volgende week met elkaar en kijkt vooruit naar de toekomst van de fiets+trein combinatie.

Bron: LinkedIn

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