

Aanleiding

Gebruik van de fiets levert een zeer hoog aandeel in het voor- en natransport naar stations in Nederland, en deels ook naar andere OV-haltes. Zo werd in 2013 ongeveer 45% van alle treinreizen voorafgegaan door een fietsverplaatsing tegenover 11% van het natransport. En jaar-op-jaar lijkt dit aandeel verder te groeien. Hoewel de fiets daarmee een belangrijke positie inneemt in het Nederlandse OV-systeem ontbreekt het aan fundamenteel begrip hoe en waarom deze vervoerwijzen elkaar aanvullen. Dit onderzoek had tot doel inzicht te krijgen in het huidige gebruik van de fiets als voor- en natransport bij multimodale knooppunten, alsmede om het potentiële fietsgebruik in de nabije toekomst te verkennen en de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om dit te bereiken.

Uitkomsten en aanbevelingen

Het onderzoek heeft een raamwerk opgeleverd waarmee fiets-/OV-gebruik conceptueel verklaard kan worden en dat daarbij inzicht geeft in de voorwaarden waaronder deze combinatie succesvol geacht mag worden. Drie belangrijke kenmerken daartoe zijn:

- a) de integratie van heterogene maar complementaire transportsystemen;
- b) het hoge aantal relevante keuzemogelijkheden dat doorgaans met gecombineerd trein-/fietsgebruik gerelateerd is;
- c) de hoge daadwerkelijke of potentiële impact van het systeem.

Als case study van het bovenstaande is de werking van het Nederlandse trein-/fietsstelsel geanalyseerd om de aspecten te illustreren en implicaties voor onderzoek en praktijk te bespreken.

Complementariteit van vervoerwijzen

Fundamenteel aan het succes van gecombineerd gebruik van fiets en OV is de wijze waarin beide systemen in hoge mate complementair zijn. Het fietssysteem presteert op z'n best naarmate afstanden relatief klein blijven, terwijl OV doorgaans juist beter presteert naarmate afstanden groter worden. Daarbij vinden beide vervoerwijzen elkaar ergens halverwege waarbij het fietssysteem een concurrerende actieradius levert die goed verenigbaar is met de typische spreiding van belangrijke OV-haltes (zoals treinstations) die zowel voor binnen- als buitenland geldt. Samen bieden ze een systeem die concurrerend is met het autosysteem in zowel snelheid als flexibiliteit. De fiets alleen is niet snel genoeg, het OV alleen is niet flexibel genoeg.

Hoog aantal gevarieerde en relevante keuzemogelijkheden

Nadere analyse van het Nederlandse fiets-/treinstelsel laat zien dat er een grote mate van keuze bestaat in de manier waarop het systeem kan worden gebruikt en inderdaad ook zo gebruikt wordt. De grotere actieradius van de fiets ten opzichte van wandelen en/of de grotere vrijheid in vertrektijd, route- en bestemmingskeuze van de fiets ten opzichte van vervoer per OV maken dat in veel gevallen meerdere treinstations bereikbaar zijn tegen relatief geringe extra tijd of inspanning. In het bijzonder in en rond steden waar juist het hoogste treingebruik bestaat. Alternatieve opstapstations, treindiensten en fietsroutes die op deze wijze binnen bereik komen kunnen aanzienlijke voordelen opleveren voor de gebruiker of de toevallige situatie waarin hij/zij verkeert.



Soms kan een verdere station een netto snellere reistijd leveren, bijvoorbeeld door het overbodig maken van een overstap, maar veelal ook in geheel andere aspecten zoals een hogere frequentie, een aantrekkelijker station, een rustiger trein, een beter aansluitende vertrektijd, ander treinmaterieel, de combinatie met een tussengelegen bestemming, verwachtingen voor de terugweg. Er zijn letterlijk honderden factoren te noemen waarin elk van deze alternatieve stations, routes of treindiensten kunnen verschillen. Doordat de fiets deze opties binnen bereik brengt, ontstaat de mogelijkheid voor gebruikers van het OV-systeem dit beter te laten aansluiten bij hun daadwerkelijke verplaatsingsbehoefte.

Hoge impact

Gecombineerd fiets-OV gebruik is van groot belang voor het ruimtelijk/verkeerskundig systeem. Zoals eerder vermeld is de fiets betrokken bij grofweg de helft van alle treinverplaatsingen. Daarmee vormt de fiets in sommige aspecten het één na grootste vervoerssysteem van Nederland, waarbij alleen het auto-systeem groter is. Ten tweede is er de snelle en voortdurende groei van het systeem sinds 2000, waarbij geen trends te onderkennen zijn op basis waarvan deze groei binnenkort zal afnemen. Tot slot lijkt gecombineerd fiets-/OV-gebruik nog het nodige groeipotentieel in zich te hebben tegen relatief geringe investeringen, en veel lagere milieu en sociale kosten dan concurrerende systemen, met name van en naar steden. Dit leidt tot de conclusie dat het fiets-/OV-systeem als ruggengraat van stedelijke vervoerssysteem zou kunnen én moeten worden beschouwd. En dat, op z'n minst, deze optie serieus moet worden onderzocht.

