

In het kader van het VerDuS-onderzoeksprogramma Verbinden van Duurzame Steden doet Roland Kager onderzoek naar de optimalisatie van de combinatie trein-fiets. Hij bepleit een andere 'mindset'. "De werelden van fiets en ov komen nu alleen maar samen in een *probleem-frame*: fietsparkeren bij het station."

Stem trein af op de fiets

AUTEUR ANKA VAN VOORTHUIJSEN FOTO CHRIS PENNARTS



"Denk als ov-bedrijf vanuit de fietser. Dat zijn je klanten."

Terwijl fiets en trein al meer dan 30 jaar een gouden combinatie vormen voor veel reizigers, zijn het voor beleidsmakers gescheiden werelden, zegt Roland Kager, onderzoeker aan de Universiteit van Amsterdam. "Tram, metro, bus, trein; ov-systemen worden in samenhang ontwikkeld. Fietsbeleid is echt gemeentelijk beleid. Voor het merendeel van de ov-reiziger is de fiets relevant voor de veelbezongen vandeur-tot-deur-verplaatsing maar er is geen

landelijke regisseur voor de fiets-treincombinatie."

Alleen waar fiets en trein fysiek samenkomen op het station worden ze gezamenlijk aangepakt, constateert Kager. "Dat er hard wordt gewerkt aan uitbreiding van de stallingscapaciteit is prima. Maar het is niet snel voldoende als fiets en trein niet ook op andere niveaus beter op elkaar af worden gestemd. We lopen bovendien al 15 jaar achter de feiten aan. Het

opschalen houdt een keer op, zeker bij de grote stedelijke stations waar de druk op de dure grond hoog is."

E-bike

De stroom fietsers zal de komende jaren blijven groeien. Kager: "Nieuwe trends zoals het toenemend belang van steden, flexibeler werken, de e-bike, mogelijk hogere rijsnelheden op het spoor en ict zorgen er voor dat

Waarom zijn er geen kaarten met hoofdfietsroutes, fietsenstallingen en het treinennet?

de combinatie fiets-trein steeds populairder wordt. Nu kun je met je smartphone *real-time* je reis plannen of aanpassen. Actuele vertrektijden en buienradar bekijken, maar ook afspraken verplaatsen als dat nodig is. Dat maakt de combinatie trein-fiets betrouwbaarder. Ook wifi en stiltecoupés in de trein, smartphones, tablets en ultrabooks zorgen ervoor dat je prima kunt werken tijdens je reis. Ik wil de impact van dit soort trends onderzoeken en een raamwerk ontwikkelen waarin je integraal naar de combinatie fiets-trein kunt kijken. De focus op het fietsparkeren alleen, zoals nu gebeurt, is niet voldoende."

Kruidvat-kaartjes

Zijn onderzoek loopt tot eind augustus en zal geen pasklare oplossingen bieden, kondigt Kager aan. Het gaat om 'denkrichtingen'. Toch heeft hij al wat praktische tips. "Waarom zijn er bijvoorbeeld geen NS-actiekaartjes die ook recht geven op gratis stalling of een OV-fiets? De Kruidvat-kaartjes, de trein-toegangkaartjes voor festivals, beurzen en musea: de fiets komt er niet in voor." En naast het doen van een aantrekkelijk aanbod geeft NS geen informatie waar fietsers iets aan hebben, constateert Kager. "OV-chip-tips vliegen de reiziger om de oren, net zoals de suggestie: doe kort voor vertrek de reisplanner-check. Prima, maar wat zijn eigenlijk de tips om met de fiets naar het station te reizen? Waarom geeft de OV-reisplanner zo weinig bruikbare fietsinformatie? Waarom bestaan er geen goede kaarten met hoofdfietsroutes, fietsenstallingen en het treinennet? Ook bij de Lange Termijn Spooragenda mis ik de fiets."

Vervoer-hubs

Beleidmakers in het ov moeten meer vanuit de fietsers gaan denken, vindt Kager, het zijn immers hun klanten. "Het ov is georganiseerd op basis van vervoer-hubs. Bundelen op locaties met grote dichtheden en daar zorgen voor een hoge frequentie en veel overstapmogelijkheden." Voor fietsers zijn een hoge dichtheid, een hoge frequentie en overstapmogelijkheden natuurlijk prettig, maar uit onderzoek blijkt volgens Kager dat snelheid en directheid van reismogelijkheden voor fietsers belangrijker zijn.

De fiets is volgens Kager een goed middel om het aantal overstaps en soms ook de resterende treinafstand te verminderen. Kager: "Je ziet het aan de spreiding van fietsstromen naar de verschillende stations in Amsterdam en Rotterdam, maar ook in de keuze voor station Haarlem of Heemstede-Aerdenhout. Het speelt tussen elke willekeurige voorstadhalte met een nabijgelegen centraal station. Iets langer fietsen scheelt een overstap, of leidt tot een kortere treinreis."

Slimmer

Het gaat volgens Kager niet alleen om de keuze voor Intercityhaltes in of rond steden, maar ook om de verknoping van lijnen en de routes van Sprinters. Kager: "Voor fietsers zou de lijnvoering in bijvoorbeeld Amsterdam veel slimmer kunnen. Er rijden vier Intercity's per uur van Alkmaar naar Amsterdam Centraal en twee tot vier Sprinters vanaf Uitgeest. Die rijden allemaal door naar stations als Muiderpoort en Amstel. Maar van alle acht treinen die vanuit Haarlem op Amsterdam Centraal stoppen, rijdt er geen een door naar Amstel of Muiderpoort. Veel reizigers vanuit Haarlem hebben dus een tweede fiets op het drukke Amsterdam Centraal staan, terwijl die ook elders had kunnen staan of misschien helemaal niet nodig was geweest omdat mensen op loopafstand van Muiderpoort of Amstel moeten zijn."

Mentaliteit

Fietsers zijn op een onbewust niveau altijd bezig om hun reis te optimaliseren, weet Kager -ook uit eigen ervaring. "Het zit in de fietsersmentaliteit om afhankelijk van de omstandigheden voor bepaalde routes te kiezen. In het donker, bij grote drukte, bij regen of juist met mooi weer kunnen verschillende routes aantrekkelijk zijn. Fietsers combineren zaken als ze er tijd voor hebben, fietsen even met iemand mee of doen nog een boodschap." Zelf denkt Kager ook zo. "Soms weet ik dat een trein al eerder klaar staat op een bepaald station. Dat kan reden zijn om daarvoor te kiezen, ook al is het misschien langer fietsen. In de trein kan ik werken en ik minimaliseer mijn wachttijd." Het gaat om de *mindset*, benadrukt Kager. "Denk als ov-bedrijf vanuit de fietser. Dat zijn je klanten." En als je ervan uitgaat dat opscha-

len nodig is, welke mogelijkheden zijn er dan, vraagt Kager zich af. "Op grote schaal fietsen meenemen in de trein kan niet, dat stoort andere reizigers, er is geen plek voor en het zorgt voor oponthoud. Maar het aantal OV-fietsen is ook niet eindeloos uit te breiden."

Barrels

Het probleem van 'tweede fietsen' vraagt volgens hem om een slimmere aanpak. Veel mensen hebben op hun eindstation een 'barrel' staan, om bijvoorbeeld naar werk of onderwijsinstelling te fietsen. Dat doen fietsers liever dan overstappen en wachten op een tram, bus of stoptrein. "Die fietsen nemen veel capaciteit in beslag in de stallingen. Ze staan er in het weekend, 's avonds, op dagen dat mensen ze niet nodig hebben en tijdens de spits, als de eigenaren nog aan het reizen zijn." De gebruikers willen hun tweede fiets niet missen. "Verbieden of ontmoedigen gaat niet werken. Maar is er echt niks slimmere te verzinnen dan het huidige systeem met al die opeengepakte oude fietsen op de meest prijzige locaties van Nederland?"

Hypermoderne stallingen

Kager: "Als je fiets- en ov-wereld meer op elkaar afstemt krijg je *cross-overs*, ik ben ervan overtuigd dat het een eye-opener is. Nu legt de één fietssnelwegen aan, de ander bouwt hypermoderne stallingen, maar het zijn nog steeds twee verschillende werelden die bovendien kibbelen over wie wat moet betalen. Als je de samenhang erkent en van daaruit denkt, kun je beide optimaliseren en krijg je een bonus. Ik ben ervan overtuigd dat 1 en 1 dan geen 2 is, maar 4 of zelfs 5."

Het gaat hem niet om de pasklare oplossingen, benadrukt Kager: "Ik analyseer de bestaande patronen, ik breng de structuren in beeld en denk na over hoe je kunt optimaliseren." Hij noemt de OV-fiets de uitzondering op de regel. "Die kwam niet uit de koker van een ov-bedrijf, maar van een fietser die vaak met de trein reisde. Geniaal. Op dit moment denken we vooral aan doorgaan op de ingeslagen weg: meer OV-fietsen, grotere stallingen. Dat is niet genoeg en het laat veel kansen onbenut."