



Nationaal verkeerskundecongres 2016

De fietsketenverplaatsing, van leuk speeltje naar essentieel onderdeel van een bereikbaarheidsvisie

Discussiepaper

Hans Voerknecht
(CROW)

Klaartje Arntzen
(IenM)

Samenvatting

Waar de fiets enorm in ontwikkeling is, kan de potentie van de fietsketenverplaatsing niet gemist worden. Tenslotte is de actieradius van de fiets zelf beperkt. De fietsketenverplaatsing krijgt op dit moment vooral aandacht in de marge van andere vervoerwijzen of wanneer het als (fietsparkeer)probleem wordt geadresseerd.

Voor inzet als volwaardig vervoersconcept, en benutten van effecten ook op de stedelijke inrichting, dient nog het nodige te gebeuren op een vijftal invalshoeken: hardware, soft- en orgware, gedrag, data en benchmarks en de stedelijke inrichting. De discussie gaat over verbinding. Hoe verbinden we vervoerswijzen en hoe verbinden we de diverse aspecten tot een succesvol vervoersconcept. Tenslotte blijkt de fietsketenverplaatsing steeds succesvoller te worden en gaat het erom te kijken hoe we de successen kunnen stimuleren en een vervolg geven.

Trefwoorden

Fiets, ketenverplaatsing, Mobility as a Service



Aanleiding

De fiets wint meer en meer terrein in de mobiliteitsaanpak, als gezondste en goedkoopste vervoermiddel voor zowel mens als maatschappij. De actieradius van de fiets is beperkt, zelfs wanneer we de elektrische fiets als mogelijkheid meenemen. Maar de fiets kan – in combinatie met andere vervoerswijzen – ook op langere trajecten een duidelijke bijdrage leveren aan een beter bereikbare, schone en gezonde stad en leefwereld, via de fietsketenverplaatsing. Het gaat hier om de fiets als voor- en natransport van de trein, de fiets als voor- en natransport van bus, tram of metro en de fiets als natransport van de auto (P+Fiets).

De fiets wordt hierbij steeds vaker genoemd als vervoermiddel voor de first en last mile van het “hoofdvervoermiddel”, maar het lijkt alsof de fiets een bijproduct is van het hoofdvervoermiddel. Verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor voorzieningen in de fietsketen zijn veelal versnipperd bij diverse partijen. Ook is het positieve effect van een overstap naar een fietsketenverplaatsing vaak verspreid over diverse stedelijke gebieden (herkomst- en bestemmingssteden).

De potentie van fietsketenverplaatsingen blijft daarmee vaak onderbelicht en verdient een prominentere in de bereikbaarheidsvisie van steden (in samenhang met de ruimtelijke ordeningsvisie).

Hetgeen leidt tot de hoofdvraag van dit discussiepaper:

Hoofdvraag

Hoe integreren we de fietsketenverplaatsing in de bereikbaarheidsvisie van steden tot een volwaardig vervoersconcept?

Vijf invalshoeken

In zekere zin staat de fietsketenverplaatsing nog in de kinderschoenen. Om de kansen die de fietsketenverplaatsing biedt waar te maken, moeten vanuit vijf invalshoeken ontwikkelingen plaats vinden:

1. De hardware
2. De soft- en orgware
3. De gedragskant
4. De data en benchmarks
5. De inbedding in de ruimtelijke visie van een stad

De hardware

Hier gaat het om de juiste overstaplocaties zodat een optimale totaalreis ontstaat, het voorzien in voldoende en goede stallingsmogelijkheden, voor het voortransport per fiets, het voorzien in voldoende mogelijkheden voor de fiets als natransport, waarbij de garantie van fietsbeschikbaarheid een onontbeerlijk onderdeel lijkt te zijn (en waarin OV-fiets dus tekort schiet). Voor P+Fiets gaat het ook om voldoende parkeerplaatsen langs de invalswegen van de stad.

Er is één nieuwe ontwikkeling die duidelijk maakt hoezeer de integratie van de fiets in een vervoersconcept noodzakelijk is en dat is in de fiets-bus-fiets keten. Steeds vaker ontstaat het concept, dat er een snelle hoogwaardige busverbinding ontstaat, waarbij de fiets gebruikt wordt om de langere afstand van huis naar de bushalte en van de bushalte naar bestemming te maken. Daarbij is de fiets een feeder van de bus en niet een concurrent. De ZoRo bus van Zoetermeer naar Rodenrijs Metro is hier een succesvol voorbeeld van. De bus gaat geheel langs Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek over een vrije busbaan en reizigers fietsen naar de halte, waardoor een veel kwalitatiever vervoersconcept ontstaat, dat ook qua reizigersaantallen buitengewoon succesvol is. Uit de masterthesis van Judith Brand naar



aanleiding van dergelijke concepten in de Stadsregio Amsterdam, blijkt dat 25% van de reizigers met de fiets naar de bushalte komt (normaal slechts een kleine 5%) en 5% de fiets als natransport gebruikt, ondanks het feit, dat slechts op een beperkt aantal locaties de fiets als natransport beschikbaar is. Deze concepten blijken daarbij zo succesvol, dat de oude stelling, dat mensen niet uit de auto het OV in te krijgen zijn, onderuit gehaald wordt, de grote aantallen reizigers moeten ergens vandaan komen...

De soft- en orgware

Hierbij gaat het om alle aspecten op het gebied van organisatie die de kwaliteit van de reis verbeteren. Qua informatie is nog steeds het wachten op een goede integrale reisplannen, waarbij ook alle ketenverplaatsingen volwaardig worden meegenomen. GoAbout komt redelijk is de richting, maar heeft juist op de combinatie fiets-bus nog duidelijke tekortkomingen.

Voor wat betreft de organisatie is op het gebied P+Fiets nog duidelijk winst te boeken in het vinden van exploitanten, die in staat zijn een goed concept te bieden aan potentiële klanten bij werkgevers.

Een laatste zeer belangrijk onderwerp voor de soft- en orgware kant voor de fietsketenverplaatsing is de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Hierbij krijgt de reiziger alle informatie over de mogelijke ketenverplaatsingen (fiets, OV, deelauto, taxi etc) maar ook het stallen en parkeren, maar kan deze reis dan ook in één keer in zijn geheel boeken en betalen. Dit biedt een optimale service aan de reiziger, maar qua organisatie en afstemming van mobiliteitsaanbieders is er nog wel de nodige winst te boeken.

Als laatste punt dat genoemd moet worden is de organisatie over steden heen. Tenslotte is succes alleen haalbaar als een goede aanpak in stad A ook wordt gematched in stad B.

De gedragskant

Op het vraagstuk waarom reizigers wel of niet van fietsketenverplaatsingen gebruik maken is nog een enorme kennisleemte. Wat is voor hen nu essentieel? Het gemak van stallen en overstappen, de fietsgarantie in het natransport of de kwaliteit van de fietsroute?

Een eerste inventarisatie van aspecten die van belang zijn voor het gedragsaspect in de fietsketenverplaatsing leidt tot de volgende aspecten, ingedeeld in satisfiers en dissatisfiers.

Klantwensenpiramide: verplaatsen



(Bron: Van Hagen 2003)



Dit najaar start een onderzoek in een samenwerking tussen CROW, KIM, NS, ANWB en TU Delft om deze gedragsaspecten in beeld te brengen.

Data en benchmarks

Er zijn nog nauwelijks data aanwezig voor fietsketenverplaatsingen. Weliswaar weten we aardig wat over autoverplaatsingen, OV-verplaatsingen, en – mede dankzij de fietstelweek – van fietsverplaatsingen, maar nog nauwelijks iets van de combinaties daarvan.

Wat het nog lastiger maakt is, dat er nauwelijks mogelijkheden zijn om het succes van ketenverplaatsingen of het uitblijven ervan te meten. Indicatoren bestaan nog niet en dus ook geen benchmarks.

Stedelijke concepten

De fietsketenverplaatsing geeft ook aanleiding tot een aanpassing van stedelijke concepten. Van Transit Oriented Development (ontwikkelingen nabij OV-hubs), waarbij het bereik van de OV-hub 800 meter (kern) tot 1200 meter is. Naar het door Erik Tetteroo geïntroduceerde Hybrid Oriented Development, waarbij de combinatie van OV en fiets essentieel is. Hierbij is het bereik van de OV-hub veel groter, tot zo'n drie kilometer toe. Daardoor worden de investeringen in OV-hubs veel rendabeler. Het vergt echter wel een volwaardige integratie van de fiets in het vervoersconcept en een stedelijke ontwikkeling die hierop is afgestemd. Zo is bijvoorbeeld de extreem hoge bebouwingsdichtheid vlakbij OV-hubs waar bij Transit Oriented Development sprake van is, niet nodig en kunnen ook dichtbij OV-hubs andere stedelijke functies zoals water, parken etc. mogelijk worden.