

Verknoopt vervoer, een blik op het innige samenspel van HOV en Fiets

Na vijftien jaar investeren in de combinatie van fiets en HOV weten we één ding, en dat is dat we nog altijd veel níet weten.

Bram Nieuwstraten – Vervoerregio Amsterdam – b.nieuwstraten@vervoerregio.nl

Martijn Sargentini – Vervoerregio Amsterdam – m.sargentini@vervoerregio.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent

Samenvatting

Het succes van de combinatie fiets met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) overdondert ons al vijftien jaar lang. Telkens wanneer we denken dat de grens aan de groei is bereikt, blijkt er toch weer meer potentie in dit ketengebruik te schuilen. Het lijkt daarom zinvol om hierin te investeren, en dat zijn we dan ook telkens blijven doen. Maar wat leveren deze investeringen eigenlijk op? Krijgen meer reizigers in onze regio daarmee ook betere (collectieve) vervoersoplossingen? En hoe werkt dat dan precies? In een tijd van teruglopende budgetten is dit precies wat we willen weten.

We werden in de afgelopen vijftien jaar stap voor stap wijzer. We leerden over haltevoorzieningen, kwaliteitseisen, benodigde aantallen, type locaties en over de manier waarop we konden bijdragen aan dit 'verknoopte vervoer'. Die kennis vormde een vruchtbare ondergrond waaruit een compleet nieuw jargon groeide: *knoopwaarden, invloedcirkels, fietsparkeurklemmen, mobiliteitsconcessies, strooifietsen*, en nog heel veel meer. Onze kennis bleef groeien door een reeks onderzoeken, experimenten, veldwerk, gesprekken met experts en reizigers. Maar vooral door telkens opnieuw initiatieven te nemen, en dan maar te zien wat er gebeurde. Of, professioneler gesteld: door monitoring, evaluatie en continue beleidsbijstelling.

Zonder dat we het zelf volledig beseften, leidden onze acties (en de sterke wil om het samenspel te doorgronden!) tot een symbiose van systemen die ons blijvend voor nieuwe vragen stelt. Vragen over de toekomst van mobiliteit, overal op afroep beschikbaar en in verschijningsvormen die zo snel wisselen dat zelfs Barbapapa ze niet kan bijbenen, laat staan wijzelf. Want wie had ons tien jaar geleden kunnen voorspellen dat er anno 2017 huurfietsen in felgekleurde stapels op iedere Amsterdamse straathoek zouden liggen? Dat er bij stations lange wachtrijen zouden staan voor de laatste beschikbare OV-fiets en dat we de fietsparkeervoorzieningen bij de halte *Ouderkerk aan de Amstel* al voor de derde keer hebben moeten uitbreiden?

Dit artikel neemt u mee op reis langs beschouwingen over de combinatie van de fiets met het HOV, waarbij we onderweg telkens halteren bij de steeds verder ontwikkelde inzichten. Wat u voorbij zult zien komen zijn onder meer de frustraties van stedelijke planners, actievoerende burgers, een visionaire NZH-buschauffeur, een ondergronds fietslaboratorium en kennis uit een eerdere CVS-bijdrage. U leest over studies die ons met ieder nieuw antwoord meteen ook twee nieuwe vragen opleverden. Zo blijven we bezig, en dat is misschien maar goed ook. Dat zal ons leren!

1. Een overtuiging gebaseerd op geloof in plaats van kennis

Toen we eraan begonnen, dachten we er veel over te weten. Maar we wisten nauwelijks iets. En toch waren we ervan overtuigd dat het stimuleren van fietsen naar bus- en metrohaltes erg gunstig kon uitpakken voor de regionale bereikbaarheid. Een overtuiging gebaseerd op geloof in plaats van kennis. Het hele kleine beetje kennis dat we hadden kwam nog uit brochures met coverfoto's waarop gele NZH-bussen vertrokken vanaf haltes met slechts een kale haltepaal, drie ongebruikte fietskluizen en een uitpuilend fietsenrek dat je tegenwoordig nog slechts op de stoep voor een cafetaria of sportkantine ziet.

Veel meer expertise hadden we destijds niet, maar dat weerhield ons er niet van om een eerste reeks hoogwaardige voorzieningen op HOV-haltes te plaatsen en vervolgens maar te zien wat er zou gebeuren. En of er überhaupt wat zou gebeuren. Want hoewel we het gebruik van de voorzieningen op veel plekken enorm zagen toenemen, gebeurde dat op een paar plekken juist helemaal niet.

Tegenwoordig zouden we dat soort ingrepen een *pilot* noemen, of een *living lab*. *Nudging*, wellicht. Maar zulke termen gebruikten we toen nog niet. We stonden er sowieso niet bij stil dat we waren gestart met een aanpak die we jaar na jaar verder zouden gaan intensiveren, onderzoeken en bijstellen. En dat doen we tot op de dag van vandaag nog altijd.

2. Opa vertelt

Dat er rijen en rijen geparkeerde fietsen voor het treinstation staan is niets nieuws. In de jaren dertig van de vorige eeuw kampte het Amsterdamse Centraal Station al met een grote hoeveelheid fietsen in de openbare ruimte, achtergelaten door haastige reizigers op weg naar hun trein. Men dacht toen dat dit beeld wel binnen enkele decennia zou zijn verdwenen. Het openbaar vervoer en de personenauto hadden immers de toekomst, fietsers werden door planners en stedenbouwkundigen in die tijd beschouwd als achterblijvers en hun stalen tweewielers als de *stranded assets* van een groep die pas als allerlaatste over de drempel van een nieuw tijdperk zou stappen. Dit was kortweg de heersende gedachte tot diep in de jaren zeventig en het explosief gestegen aandeel autoverkeer leek de planners daarbij gelijk te geven. Totdat het tegengeluid zich even plotseling als luid liet horen.

Een groeiende groep inwoners uit de grote steden maakte zich zorgen over de invloed van de automobilititeit op hun leefruimte, gezondheid en veiligheid en mede onder invloed van hun activisme - denk aan de befaamde *sit-ins* van de beweging *Stop de Kindermoord* - werd een herbezinning op het gebruik van de stedelijke openbare ruimte en het verkeer in gang gezet. Voor de positie en het aandeel van de fiets in de grote steden leek daarmee het dieptepunt bereikt. In de decennia die volgden werd de dagelijkse stroom fietsers door de binnenstad weer dikker en nam het aantal geparkeerde fietsen in het straatbeeld weer toe. Zo ook rond de stations.

Fietsen naar stations of haltes werd pakweg dertig jaar geleden ook al mogelijk gemaakt door overheden en vervoerders, maar op een niveau dat onvergelijkbaar is met dat van nu. Betaalde, inpandige stallingen waren op de meeste grote NS-stations wel in zekere mate aanwezig, maar ze waren ouderwets ingericht, werden inefficiënt geëxploiteerd en rondom de overige haltes was het aanbod al helemaal karig. Zulke voorzieningen zijn (zo dacht men toen) overbodig als je helemaal niet naar de bus toe hoeft te fietsen, omdat die immers voor je deur stopt (het buitengebied uitgezonderd). Een afstand van voordeur naar halte van maximaal een paar honderd meter, die loop je toch gewoon?

Na de decentralisatie van het Nederlandse stads- en streekvervoer in de jaren negentig namen provincies en regio's op de chauffeursstoel plaats en zij verlegden de busroutes steeds vaker van de dorpskern naar de randweg. Een trend die in de jaren tachtig al voorzichtig ingezet was door leefbaarheidsvraagstukken en de herbezinning op de openbare ruimte.

Immers, ook die bus is gevaarlijk voor spelende kinderen, stinkt en maakt lawaai. Bijkomend voordeel; bussen konden op deze manier meer ritten per dag maken omdat ze door die omgelegde routes minder lang onderweg waren. Het risico van een enorm reizigersverlies bij die keuzes lag daarbij op de loer, de afstand naar de halte werd immers steeds iets langer. Het tegendeel bleek waar.



Afbeelding 1. 'Het kleine beetje kennis dat we hadden kwam nog uit brochures met coverfoto's waarop gele NZH-bussen vertrokken vanaf haltes met slechts een kale haltepaal'

Toegenomen aandacht voor verkeersveiligheid had er tegelijk voor gezorgd dat overal langs de doorgaande routes vrijliggende fietspaden waren verschenen, waardoor streekbushaltes langs deze wegen veiliger, sneller en comfortabeler per fiets bereikbaar werden. Dat was goed af te lezen aan de bomen, hekjes en muurtjes rondom de haltes: die werden massaal gebruikt om fietsen tegenaan te zetten. Wat bij de trein gebeurde, deed zich nu in bescheiden vorm bij de streekbus voor. En er was tegelijkertijd nóg iets aan de hand dat een onverwacht gunstig effect bleek te hebben op het gecombineerde gebruik van de fiets met het OV.

3. Honing voor de bijen

In 2002 ging het eerste echte Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in onze regio rijden: de Zuidtangent. Een snelle, frequente bus die Schiphol met Haarlem en Amsterdam Zuidoost verbindt, grotendeels over een vrije baan. Haltes langs deze lijn werden strategisch op grotere afstand van elkaar geplaatst, wat de verwachting wekte dat dit gevolgen zou gaan hebben voor het voor- en natransport. Maar welke gevolgen precies, dat wist niemand. Direct bij oplevering van de Zuidtangent werden de haltes voorzien van fietsparkeervoorzieningen die we, zeker voor die tijd, royaal mogen noemen. Zowel qua aantallen als kwaliteit.

De klemmen waren als honing voor de bijen en stroomden vol. Net als de snelle bussen zelf, trouwens. De combinatie van snelheid, frequentie en de directe verknoping van een aantal zeer belangrijke bestemmingen aan het grotendeels vrijliggende traject maakte van wat ooit door trage en vaak halterende streekbussen bediend werd nu een modern en ongekend populair OV-product. Het HOV trok nieuwe reizigers en een groot deel daarvan arriveerde op twee wielen.

Enquêtes onder de gebruikers lieten aandelen zien van wel 30% fietsgebruik in het vortransport. Dat verklaart dat de fietsvoorzieningen bij haltes zoals die vlak buiten de kern van Ouderkerk aan de Amstel sindsdien al voor de derde keer zijn uitgebreid. Een droomscenario voor zowel de opdrachtverlenende overheid als de vervoerder.

Was dit een kwestie van toeval? Was de grote groei in het combinatiegebruik van de fiets bij de Zuidtangent uniek, of zou die op veel meer plekken tot stand kunnen komen? Wat was daar dan voor nodig? En wie waren die reizigers eigenlijk?

Het was, kortom, hoog tijd voor nieuwe kennis en beleid.

4. 'Moeten we ook niet iets met...?'

Het moet ons Regionaal Verkeer- en Vervoerplan uit 2004 zijn geweest waarin we het thema voor het eerst als belangrijk beleidspunt noemden. De Vervoerregio Amsterdam – toen nog *Regionaal Orgaan Amsterdam* – zag dit combinatiegebruik als een kans om de reikwijdte van reizigers in bezit van een fiets en een OV-abonnement of strippenkaart te vergroten en het OV van meer reizigers te voorzien. Immers: wie fietst naar het regionale OV combineert de flexibiliteit van de fiets met de grote actieradius van het OV. Nu vinden we dit vanzelfsprekend, maar zo'n vijftien jaar geleden werd het in onze etalage gezet als een volstrekt nieuwe bereikbaarheidsstrategie, naast bijvoorbeeld de introductie van betaald rijden en gebiedspakketten-op-maat. We begonnen aan een nadere uitwerking van dit nieuwe beleid terwijl het gecombineerde gebruik in de praktijk al flink in opmars was. Dat kwam goed uit.

Want net als bij de uitwerking van ons P+R-beleid bestond de eerste stap van die uitwerking uit het op straat gaan bekijken van de plekken waar de potentie zich in volle omvang toonde: rond de haltes en knooppunten. We keerden daarmee feitelijk terug naar de jaren zeventig waarin busmaatschappij NZH pionierswerk verrichte door op haltes te schouwen en te inventariseren, en door logisch na te denken over de herkomst van de fietsers. Zo ingewikkeld was dat allemaal niet.

R. WILDERS

12 juni 2017 om 15:27- Reageren

In 1972 heb ik in Amsterdam met een stagiair alle belangrijke OV-routes gefietst. Vastgelegd waar fietsklemmen (bij)geplaatst moesten worden. Ervaring: klemmen daar plaatsen waar 's ochtends de mensen vandaan kwamen (dan heeft men de minste tijd voor over te stappen). Later, werkzaam bij de NZH, heb ik in vele gemeenten in Noord-Holland bereikt dat op verschillende plaatsen stallingen voor fietsen kwamen. Gewoon (toekomstige) OV-routes afrijden. En wegbeheerders overtuigen. Plekken waar meer dan 10 fietsen gestald konden worden, gelijk overkappen. Want gebruikers hebben het liefst na een OV-rit een droge fiets onder de gat. Niets wetenschappelijk onderbouwd.

Afbeelding 2. Reacties op artikel *Fiets maakt van bushalte vervoerknoop*, OV-magazine 2017.

Op zich is het nog steeds relatief simpel; om de fietsende OV-reiziger beter te bedienen heb je misschien geen wetenschappelijke onderbouwing nodig. Om de keuzereiziger beter te bedienen wel. De tweede stap van onze uitwerking bood namelijk wel degelijk iets nieuws: een methodiek speciaal gericht op de ketenreis, waarbij we van halteniveau naar netwerkniveau gaan.

5. *Biciquality*: Knoopwaarden, ketenwaarden en eindeloos rekken tellen

De speurtocht naar nieuwe inzichten en een bruikbare, praktische methodiek startte in 2004 in samenwerking met de Universiteit van Amsterdam, na een zomer waarin alle haltes van de Amsterdamse metrolijnen, de Amstelveenlijn, de Zuidtangent en de snelle bussen richting o.a. Purmerend en Edam-Volendam waren onderzocht op aanwezige fietsen en fietsparkeervoorzieningen. Zowel de kwaliteit als de hoeveelheid van de voorzieningen kwam in beeld, geen enkele geparkeerde of neergekwakte fiets ontsnapte aan deze grondige inspectie. De resultaten van al dit veldwerk werden getoetst aan een speciaal ontwikkeld model met kwaliteits- en capaciteitseisen: de *Biciquality*-methode. Deze methode moest beoordelen in hoeverre de voorzieningen op maat zijn voor de betreffende locatie, en wat er eventueel nog ontbrak. Ieder station en iedere halte kreeg eerst een 'ketenwaarde' toegekend op basis van drie criteria:

1. De '**knoopwaarde**' ofwel de relevantie van de halte of knooppunt in het openbaar vervoernetwerk; hoeveel reismogelijkheden (per openbaar vervoer) heeft de reiziger vanaf deze locatie?
2. De '**fietsbereikbaarheid**' van de halte met betrekking tot het **voortransport**, ofwel: hoeveel mensen kunnen deze locatie binnen een aanvaardbare tijd met de fiets bereiken?
3. De '**fietsbereikbaarheid**' van de locatie met betrekking tot het **natransport**, ofwel: hoeveel mensen kunnen binnen een aanvaardbare tijd hun bestemming bereiken vanaf deze locatie?

Zo ontstond een ranking van de volgens ons meest belangrijke knooppunten. Haltes van stadsbussen en tramlijnen lieten we daarbij grotendeels buiten beschouwing vanwege de geringe aantrekkingskracht op fietsers (OV-lijnen die qua snelheid en reikwijdte eerder concurreren met een fietsverplaatsing en zijn voorzien van haltes op loopafstand). Die bewuste keuze werd tijdens het veldwerk bevestigd door de afwezigheid van geparkeerde fietsen bij de tram- en bushaltes, een enkele uitzondering daargelaten.

Nadat de *ketenwaarde* was bepaald keken we naar de gewenste kwaliteit van voorzieningen op de diverse type haltes en knooppunten. Immers: in een typisch herkomstgebied als Purmerend Weidevenne is de voorzieningenbehoefte volstrekt anders dan bij een bestemmingshalte op het bedrijvenpark in Amsterdam Zuidoost. Zijn er voldoende klemmen voor nu en straks? Is er behoefte aan overkapping? Liggen de voorzieningen niet te ver van het perron? Is bewaking of toezicht gewenst? Zou het station een uitgiftepunt van de toen gloednieuwe OV-fiets kunnen gebruiken? De resultaten van het veldwerk werden aan al die kwaliteitseisen en de toegekende 'ketenwaarden' getoetst. Die confrontatie leidde tot een gigantische lijst met opgaven en enkele verrassende uitkomsten.

Want wie ons voor dit onderzoek had wijsgemaakt dat we eens rond de vertrekhal van Schiphol Plaza moesten gaan speuren, was door ons beslist voor gek verklaard. Toch gingen we daar direct na oplevering van het Biciquality-rapport kijken om ter plekke na te gaan of een stationsomgeving ver buiten het bewoonde gebied (maar mét de op een-na hoogste knoopwaarde van alle locaties binnen onze regio!) ook aantrekkingskracht op fietsers zou hebben. De aantallen in hoekjes en nissen verstopte fietsen rond de stationshal bleken zo groot dat er nog geen half jaar later al een nieuwe stalling verscheen naast een elektronisch uitgiftepunt voor OV-fietsen. Wie in Badhoevedorp woont is tenslotte maar vijftien fietsminuten verwijderd van een rechtstreekse hogesnelheidstrein naar Parijs. Over ketenwaarde gesproken.



Afbeelding 3. Overstaphalte buiten de bewoonde wereld; 'Knoop Schiphol Noord'. Geopend in 2015, nu toe aan 2^e uitbreiding fietsparkeervoorzieningen.

6. Beter goed gejat dan slecht bedacht: hoe de Prorail-kappen langs de Amstelveenlijn verschenen

Een van de belangrijkste opgaven uit onze lijst werd als een dikke rode streep in een prioriteitenkaart bij het nieuwe Verkeer- en Vervoerplan getekend: de Amstelveenlijn. Langs dit lange snoer van sneltramhaltes dwars door de grootste Nederlandse gemeente zonder NS-station moest nodig eens iets aan de fietsvoorzieningen gebeuren. Gemeente, Vervoerregio (destijds Stadsregio Amsterdam), vervoerder en Fietsersbond gingen aan de slag volgens een ouderwets Amsterdams motto: beter goed gejat dan slecht bedacht. ProRail liet in die tijd met haar landelijke uitbreidings- en ombouwprogramma 'Ruimte voor de fiets' zien met welke kwaliteit je fietsers kunt verwennen: ruime klemmen, overkappingen, goede verlichting en zo nu en dan de bezem erdoorheen. Toen de Biciquality-methode ons leerde dat er feitelijk weinig verschil zat tussen een NS-station als Zaandam Kogerveld en de sneltramhalte Poortwachter viel het kwartje.

Om per halte tot een oplossing-op-maat te komen, pasten we het ontwikkelde model met kwaliteitseisen voor het eerst in de praktijk toe. Kunnen de fietsen droog staan onder een bestaand viaduct bij de halte, of is overkapping nodig? Wat mag de maximale loopafstand tot het perron zijn? Is er voldoende verlichting in de openbare ruimte, of moeten er armaturen bijgeplaatst worden? Hoe is de aansluiting op de toeleidende fietsroute en is de oplossing zowel sociaal veilig als verkeersveilig?

Bij het schatten van het aantal benodigde plekken hanteren we -net als ProRail- de volgende criteria; ten eerste kijken we naar het huidig aantal in- en uitstappers per halte. Daarna naar het omgevingstype; woon- of werkgebied, lage of hoge dichtheid, aanwezige voorzieningen en publiekstrekkers, etcetera. Deze worden afgezet tegen de verwachte ontwikkelingen in zowel de ruimtelijke omgeving als in de dienstregeling van de betreffende HOV-lijn. Daarbij is de belangrijkste graadmeter voor de inschatting van de benodigde hoeveelheid aan klemmen en kappen nog altijd het schouwrapport: met een telling van alle geparkeerde-, rondzwervende- en neergekwakte fietsen in een ruime cirkel rond de halte (bij voorkeur uitgevoerd op een zonnige dinsdagmorgen na tien uur) kan al een goed beeld van de omvang worden bepaald. Tot slot ronden we iedere schatting aan het eind nog flink naar boven af. Dit is de Biquality-methode toegepast op straat. Wat we al leerden van ProRail, was dat sterk verbeterde voorzieningen meer fietsers naar het Openbaar Vervoer kunnen trekken. Dit gold althans voor de trein. Dat dit ook zou kunnen gelden voor het regionaal OV klinkt voor beleidsmakers bijna te mooi om waar te kunnen zijn, maar we zagen het in Amstelveen en langs de Zuidtangent onder onze neus gebeuren.

Een voor Railned uitgevoerd evaluatieonderzoek onder ruim 1000 gebruikers van NS-stallingen had al aangetoond dat de waarderingscijfers na de vernieuwing omhoogschoten van een magere vijf naar een ruime zeven, en dat reizigers vanwege deze voorzieningen vaker bereid waren om naar het station te fietsen (Prorail, 2002). Het lokte zelfs nieuwe reizigers naar de trein, (volgens Railned tot wel 7%) al is dit cijfer voorzover wij weten later nooit door ander onderzoek bevestigd. Evaluaties die we zelf lieten uitvoeren, zoals tellingen en interviews, duiden eveneens op een groei in het gebruik en een hogere waardering. Van de beheerafdeling van de gemeente Amstelveen kwam bovendien nog een ander positief signaal: de goede kwaliteit van de voorzieningen zorgde in de praktijk voor merkbaar minder zwerfafval en rotzooi.

Goed voorbeeld doet volgen. In de jaren na operatie Amstelveenlijn verschenen overkapte fietsparkeervoorzieningen bij de busstations van Uithoorn, Edam-Volendam, Zaandam de Vlinder en langs de snelbuslijnen in het Waterland. Dat betrof dan telkens verbeteringen en uitbreidingen bij bestaande haltes langs bestaande lijnen. Ondertussen werkten we in de Amsterdamse regio ook aan compleet nieuwe HOV-trajecten en -haltes. Het zou toch handig zijn om daar dan meteen vanaf het begin ruim voldoende goede spullen op de goede plek neer te zetten, en dan nog wat extra ruimte voor uitbreidingen te reserveren. Zodat we die niet iedere twee jaar opnieuw hoeven aan te passen zoals we telkens bij de Zuidtangent deden? De haltes langs de nieuwe vrije busbaan naar Uithoorn vormden wat dat betreft een mooie uitdaging, want ze bedienen bestemmingen op nog ruimere afstand. Als voorbeeld van zo'n vergelegen bestemming nemen we u mee naar een oer-Hollands dorp.

7. Mysterieuze invloedcirkels rond De Kwakel

Wat nu als er nergens volle fietsenrekken en zwerffietsen staan om te kunnen tellen? Wanneer de kwaliteit en capaciteit van fietsvoorzieningen volledig moeten worden bepaald door ervaring, intuïtie en theorie die geen rekening houdt met de nieuwste vormen van Hoogwaardig Openbaar Vervoer? Wat doen reizigers eigenlijk als de OV-bediening vanuit een kleine en enigszins afgelegen kern als De Kwakel ten gevolge van verdergaande bezuinigingen meer en meer wijzigt in een snelle, betrouwbare en frequente lijn die wel flink verder van de woning ligt? Hoe ver zijn zij letterlijk bereid om te gaan?

Nieuwe vragen dienden zich aan en vroegen om antwoorden. De Vervoerregio Amsterdam en Transtec Advies namen in 2010 een duik in de theorie van de invloedgebieden van haltes en kwamen boven met nieuwe inzichten, die meteen in de praktijk werden gebracht rond de HOV-lijn naar Uithoorn. Waar voorheen vooral op praktische wijze bepaald werd waarom een OV-halte bestaansrecht heeft, werd nu het theoretische *invloedsgebied* onderzocht.

Met het invloedgebied van een halte wordt aangegeven hoe ver reizigers bereid zijn te lopen (of fietsen) naar een halte. De gangbare theorie is dat dit gebied groter wordt naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat.

In het kort:

- bus- en tramhaltes: 400 tot 500 meter
- metrohaltes: 700 tot 1000 meter
- treinstations: (klein of voorstadstation): 2000 meter
- treinstations: (hoofdstations): 5000 meter

Hier ontbreekt echter iets. De specifieke karakteristieken van HOV-lijnen zoals de Zuidtangent staan er niet tussen. Je zou kunnen zeggen: neem gewoon iets dat daarop lijkt, iets tussen een reguliere bushalte en een metrostation, en doe er verder niet te ingewikkeld over. Maar dat is dus precies wat we níet dachten.

We wilden als Vervoerregio juist meer over de invloed van dit voor ons relatief nieuwe HOV weten, en besloten tot nader onderzoek. Bovendien zouden we in de komende jaren nog heel wat meer nieuwe HOV-haltes tegemoet kunnen gaan zien dan deze reeks langs de lijn bij Uithoorn en De Kwakel. Dan kun je maar beter je huiswerk op orde hebben.



Afbeelding 4: Invloedscircles bij regulier OV en Hoogwaardig OV (halte Graan voor Visch, Hoofddorp). Bron: Vervoerregio Amsterdam, 2017. Presentatie Velo-city.

Door middel van enquêtes onder instappers op een HOV-lijn (Zuidtangent) en een ontsluitende lijn in de directe omgeving is het invloedgebied van de betreffende instaphalte onderzocht. Het bleek dat de HOV-halte tot soms wel 6x zoveel potentie in het omliggende gebied heeft vergeleken met een 'reguliere' bushalte. Onder de voorwaarde dat er goede voorzieningen voor de fiets worden geplaatst. Opvallend is het grote verschil tussen reizigers die lopen en reizigers die fietsen naar het HOV; met de fiets komt men vanaf bestemmingen die veel en veel verder liggen. Geen open deur, want dit effect treedt bij regulier OV niet op, zo ontdekten we.

Het onderzoek toonde opnieuw dat het aandeel van de fiets als vervoersmiddel naar het HOV aanzienlijk groter is dan bij een reguliere buslijn (ruim 20% tegenover 0.9%). Onze vermoedens werden bevestigd: de fietsbereidheid neemt toe met de kwaliteit van het HOV. De rekken, klemmen en kappen werden vervolgens royaal geplaatst vanuit de veronderstelling dat de reizigers vanuit De Kwakel massaal met hun fietsen naar de nieuwe haltes toe zouden komen. Dat deden ze.

Zo groeide het besef dat fietsvoorzieningen een belangrijke rol spelen bij het behouden van de OV-reizigers en zelfs in beperkte mate kunnen bijdragen aan het aantrekken van nieuwe reizigers. Wij rekenden inmiddels investeringen in rekken en klemmen bij haltes ook tot investeringen in het HOV, net als de investeringen inabri's en busbanen. Zo konden we hieraan nu ook eenzelfde (lees: hogere!) financiële bijdrage verlenen. De kosten voor de exploitatie van het HOV en de kosten voor investeringen in de bijbehorende infrastructuur stroomden uit dezelfde begroting van dezelfde organisatie die ook het beleid, onderzoek en monitoring voor haar rekening nam. We waren onbewust begonnen met het versmelten van twee losse vervoerssystemen. Een écht samenhangend beleid op het gebied van fiets en hoogwaardig openbaar vervoer kwam weer een stap dichterbij.

Door de positieve ontwikkeling van dit nieuwe HOV-aanbod (inmiddels rijdend onder de Randstad-brede productformule 'R-net') rees de vraag hoe ver de potentie hiervan uiteindelijk zou kunnen reiken. Is onze ambitie om in gebieden zoals Amstelland-Meerlanden tegen lagere kosten tot betere (collectieve) vervoersoplossingen te komen haalbaar en wat is daar dan voor nodig? Gaan meer mensen daar dan ook gebruik van maken? In een tijd van teruglopende exploitatiebudgetten zijn dit belangrijke vragen om te kunnen beantwoorden. En al helemaal omdat een nieuwe aanbesteding van de concessie zich inmiddels alweer aandient.

8. De Laatste Mijl als blinde vlek

In plaats van de voor ons gebruikelijke praktische onderzoeksaanpak zagen we dit keer een meer wetenschappelijk traject voor ons. In 2015 startte een tijdelijke samenwerking met de vakgroep Transport, Infrastructuur en Logistiek van TU Delft. Afstudeerder Judith Brand onderzocht voor ons een tiental buslijnen binnen de concessie Amstelland-Meerlanden op de interactie tussen haltevoorzieningen en reizigerspotentie. De keuze voor een wetenschappelijke benadering werd mede ingegeven vanuit het argument dat de huidige concessieperiode in december 2017 afloopt. Er moest dus een nieuwe concessie worden voorbereid, en bij aanbestedingen in het openbaar vervoer is het belangrijk dat je als opdrachtgever realistisch uitvraagt en beoordeelt. Ook constateerden we dat het gebruik van het reguliere OV en HOV juist in dit gebied steeds verder uit elkaar begon te lopen. Een fundamentele onderbouwing van de potentie was inmiddels meer dan welkom.

Brand ontdekte met haar onderzoek dat de invloedcirkels zelfs nog wat groter zijn dan uit het eerdere onderzoek van Transtec was gebleken, en dat veel reguliere openbaar vervoerlijnen in potentie als HOV kunnen worden uitgevoerd. Ze adviseerde om, in het geval van betere haltebediening, te blijven investeren in voorzieningen voor het voortransport. Het was echter een van haar andere adviezen die ons wakker schudde. Volgens Brand hadden wij de kansen van natransportvoorzieningen bij HOV al die jaren veel te laag ingeschat. Dat kon kloppen. We hadden die potentie immers tot dat moment onbewust volstrekt genegeerd. De deelfiets is weliswaar van onvervalst Amsterdamse origine - 'Proveet' Luud Schimmelpennink testte in Amsterdam al in 1967 zijn befaamde Witte Fietsenplan- maar na de succesvolle reïncarnatie van zijn concept in de blauwe OV-fiets was deze vorm van mobiliteit buiten ons blikveld beland. Het ging toch uitstekend met OV-fiets? En een fiets voor een natransportritje, die pik je toch eigenlijk alleen op bij de grotere treinstations?

Het onderzoek van Brand vertelde een ander verhaal, en dat werkte in 2015 door bij het opstellen van het bestek van de nieuwe concessie Amstelland- Meerlanden 2018. Daarin beschreven we dat een vervoerder oog dient te hebben voor de gehele reis. Dat was nieuw; voorheen vroegen we vervoerbedrijven om niets anders dan het laten rijden van de voertuigen. Nu ging het voor het eerst om *mobiliiteitsoplossingen* in plaats van *modaliteitsoplossingen*. En dat met bijzondere aandacht voor wat tot voor kort onze blinde vlek was; De Laatste Mijl.

Bij de concessieverlening in 2016 bleek dat winnaar Connexxion een groot aantal van Brands' aanbevelingen in acties had vertaald. Een hogere frequentie en langere bediening (tot 24 uur) van HOV-lijnen, de Nederlandse lancering van het *Mobility as a Service*-platform 'WHIM' en het vooruitzicht van flexibele huur- of deelfietsen op een aantal knooppunten. We zagen al in recent verleende concessies elders in ons land dat vervoersbedrijven het experiment met nieuwe diensten en voorzieningen aandurfd, en dat gaat nu dus ook in onze concessie Amstelland-Meerlanden 2018 gebeuren.

9. Slot: een plotselinge vloedgolf van strooifietsen en de fietsenstalling als mobiliteitslaboratorium

En nu? Weten we nu alles en zijn we klaar om nog slechts projecten uit te voeren? Of resteren er nog urgente vraagstukken rond het thema fiets en openbaar vervoer? Uiteraard zijn die er nog. Niet meer of minder dan voorheen. Waar ons inzicht voortschrijdt, doen de ontwikkelingen om ons heen dat immers ook en meestal in een hoger tempo. Zo blijft onze wensenlijst onverminderd lang.

Wanneer we van de streekhaltes terugkeren naar de grootste knooppunten, dan zien we dat de centrale opgave nu is om fietsen vooral niet te lang stil te laten staan in de duurste stukken openbare ruimte. Een van de belangrijkste uitdagingen is dan ook om de relatief dure klemmen in ondergrondse parkeerkelders bij stations beter te gaan benutten. Een fiets die vier dagen lang zijn plek niet verlaat houdt de kostbare ruimte aldaar bezet, en dat zou helemaal niet hoeven. Zolang fietsen fietsen is er geen parkeerprobleem.

Van wie is die fiets, hoe vaak en waar neemt zijn baasje hem doorgaans mee naartoe en hoe lang stalt die 'm vervolgens weer in dit tweewielersasiel? Zou dezelfde fiets in de tussentijd misschien niet één of twee keer door een ander uitgelaten kunnen worden? Is de fietser bereid zijn of haar vervoermiddel te delen en tegen welke condities? Welke techniek of toepassing is nodig om fietsen vaker te laten bewegen? En is dat iets waarvoor de overheid zich zal moeten inspannen? Het is een voor ons nog onontgonnen gebied waar we nu de eerste verkenningsvluchten boven gaan uitvoeren. De oplossingsrichtingen voor dit vraagstuk lijken vooral met het gedrag van de fietser samen te hangen. Daarom willen we dit nu samen met de (sociale) wetenschap als een *Living Lab* binnen het onderzoeksprogramma Smart Cycling Futures in de praktijk gaan verkennen. De fietsenstalling wordt zo een mobiliteitslaboratorium.



Afbeelding 5. De stalling Mahlerplein bij Station Amsterdam Zuid. Geautomatiseerde bezettingsdetectie, innovatie verwijssystemen, deelfietsen en een functie als mobiliteitslaboratorium

En zeer recent diende zich een nog actueler vraagstuk aan, toen we in de zomer van 2017 Amsterdam zomaar overspoeld zagen worden door een vloedgolf van felgekleurde en goedkoop te huren fietsen die lukraak in de openbare ruimte werden neergekwakt. Fietsen die door veelal Aziatische aanbieders met een flinke oorlogskas zonder overleg met of medewerking vanuit de overheid over populaire locaties worden uitgestrooid. Een signaal dat de markt de flexibele fiets heeft ontdekt en dat de productiekosten voor de noodzakelijke techniek zoals *smartlocks* blijkbaar flink zijn gedaald.

De komst van deze strooifietsen leek vooraf een droom, maar bleek al snel een nachtmerrie. Het enorme aantal neergekwakte fietsen van twijfelachtige kwaliteit lokte direct een maatschappelijke en politieke discussie over de exploitatie van de openbare ruimte uit. Wat volgde was een ongekend felle en kordate reactie vanuit de gemeente Amsterdam. De eerste dwangsom zal zijn uitgeschreven nog voordat de presentatie bij dit paper is gehouden. En ergens is dat doodzonde.

Hoe mooi zou het immers zijn wanneer dit onverwachts grote aanbod zou matchen met de grote vraag naar flexibel te gebruiken fietsen in het voor- en natransport van het OV? Als de latente vraag (kijk daarvoor alleen al naar de dagelijkse wachtrijen voor de OV-fiets!) zou kunnen worden beantwoord door systemen waarvoor de overheid geen enkel initiatief hoeft te nemen en geen enkele euro belastinggeld hoeft op te hoesten omdat marktpartijen dit gat vullen? Meer verplaatsingen (ook van en naar het openbaar vervoer) met minder fietsen en minder benodigde parkeerplekken, en dat alles tegen lagere maatschappelijke kosten? Een vloot die continu rondrijdt in plaats van stilstaat en zich als vanzelfsprekend verweeft met het openbaar vervoer? We kunnen genoeglijk zeggen dat de Heilige Graal daarmee zou zijn bereikt.

Zover is het niet. Nog niet. We kunnen niet achteroverleunen en toekijken zonder dat we nog een poot hoeven uit te steken. Want wat vangen we aan met deze spontane eruptie van felgekleurd en flexibel vervoer? Moeten we die simpelweg verbieden? Reguleren via *geofencing* en de uitgifte van concessies? Sturen op beschikbaarheid bij HOV, of volledig laten *free-floaten*? Makelaar zijn tussen vraag en aanbod? Zorgen voor gebruiksgemak via open standaarden? Stimuleren via subsidies of slechts strak handhaven op wantoestanden?

We weten het (nu nog) niet. Maar blijf ons er vooral naar vragen. Want de antwoorden, die komen eraan. De eerste verkenningen en onderzoeken zijn inmiddels al gestart. We zijn, kortom, niet klaar met leren. En op het moment dat we denken dat we wel zover zijn zullen we er opnieuw achter komen dat we nauwelijks iets weten. Want zoveel weten we inmiddels wel.

Literatuur en Referenties

- Brand, J. (2015), *Assessing Integration of Bus Networks with Non-Motorised Access and Egress Modalities*, Faculty of Civil Engineering and Geosciences, Delft University of Technology.
- De Leur, J.A. (2004), *Bicyquality, de ontwikkeling van een netwerk van fietsvoorzieningen aanvullend op een openbaar vervoerssysteem*, uitgevoerd voor de Universiteit van Amsterdam in augustus 2004, onder begeleiding van prof. Luca Bertolini, Martijn Sargentini en Thomas Straatemeijer.
- Jordan, P. (2013), *de Fietsrepubliek*, uitgeverij Podium.
- Maartens, M. *HOV-bus trekt twee keer zoveel fietsers*, in OV-magazine, 11 maart 2016.
- Nieuwstraten, B.F. *Fiets maakt van bushalte vervoerknoop*, in OV-magazine, 12 juni 2017.
- Prorail (2002), *Ruimte voor de fiets: een problematisch succes, uitkomsten van tussenevaluatie stationsstallingen door Railned*, verschenen in Fietsverkeer nr 6, juni 2003.
- Regionaal Orgaan Amsterdam, *Regionaal Verkeer- en Vervoerplan*. Vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004
- Rosbergen, E. & De Winter, P. *Amstelland-Meerlanden toekomstgered*, in OV-magazine, 7 september 2017.
- Sargentini, M, Bakker, M, & Van Viegen, B. *Haltes Amstelveenlijn op stationsniveau*, in Verkeerskunde 25 juni 2013.
- Slebos, C., Veger J., & Van der Blij, F. (2010), *HOV op loopafstand: het invloedsgebied van HOV-haltes*, bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2010.
- Transtec adviseurs openbaar vervoer, *Invloedsgebied HOV-haltes, de invloed van de fietser onderschat*, in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam, 2010.
- Vervoerregio Amsterdam, *Investeringsagenda Fiets 2015-2025*. Vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 16 juni 2015.
- Vervoerregio Amsterdam, *Bestek voor de Aanbesteding van de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018*. Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam op 13 juni 2016

Voor dit artikel is tevens een interview gehouden met Peter de Winter, teamleider Openbaar Vervoer bij de Vervoerregio Amsterdam en voormalig werknemer bij o.a. busbedrijf Zuidooster. Zijn anekdotes zijn samen met die uit de comments op het artikel '*Fiets maakt van bushalte vervoerknoop*' (OV-magazine, 12 juni 2017) gebruikt bij het beschrijven van de oorspronkelijke aanpak van fietsvoorzieningen bij streekbushaltes.