

De goednieuwsshow Fiets+OV

NIELS VAN OORT



Een column schrijven in een blad over parkeren. Die vraag had ik als onderzoeker van openbaar vervoersystemen en reizigers niet zien aankomen. Het kwartje valt eigenlijk nu pas. Want nooit was ik zoveel bezig met parkeren als nu. Als OV-onderzoeker nota bene.

De zwakste schakel van het OV is niet de rit met de bus of trein zelf, maar het voor- en natransport, de *first en last mile* noemen we dat tegenwoordig. Ruim 40 procent van de treinreizen begint met een fietstochtje naar het station. Ook met tien procent fietsen voor het laatste deel van de reis, met een belangrijke rol voor de deelfiets, breekt Nederland alle internationale records. Groeipotentie ligt er nog voor de fiets van en naar snelle bussen, trams en metro's. Voor de *last mile* komt de nieuwe generatie deelfietsen om de hoek. Vijftig jaar na de eerste generatie, de witte fiets in Amsterdam, bieden slimme sloten, die je kunt openen met je smartphone, ongekende (deel)mogelijkheden.

Fiets+OV zorgen samen voor aantrekkelijke, duurzame en gezonde mobiliteit. Mensen zijn bij hoogwaardig openbaar vervoer bereid bijna twee keer verder te fietsen, wat ook de efficiëntie van het OV ten goede komt. Fiets+OV is dus een goednieuwsshow. Althans, dat heb ik jaren verkondigd op (inter)nationale bijeenkomsten. Totdat ik erop werd gewezen dat het niet allemaal halleluja is. En daar komt het parkeren om de hoek kijken. Parkeren, fietsparkeren wel te verstaan, is een probleem, of uitdaging zo u wilt. Want al onze stalen rossen willen we het liefst óp het perron of de halte stallen en het liefst voor niks. Andere landen zien onze druk op het fietsparkeersysteem als een luxeprobleem, maar luxe of niet, vele gemeenteam-

tenaren zitten met hun handen in het haar. Elk nietje dat je bijplaatst is de volgende dag weer bezet.

Als we duurzame mobiliteit willen blijven stimuleren zullen we hier iets mee moeten. De 'makkelijkste' manier is natuurlijk bijbouwen van stallingen, zoals we inmiddels in Utrecht en Den Haag schitterende fietsparkeerkathedralen zien. Daarnaast zullen we ook op zoek moeten naar andere oplossingen. De deelfiets biedt ook voor parkeren kansen. Allereerst zijn het allemaal dezelfde fietsen, zonder kratjes, fietstassen en andere parafernalia, waardoor ze heel ruimte-efficiënt geparkeerd kunnen worden. Groter voordeel is als ze helemaal niet geparkeerd hoeven te worden, maar continu worden gebruikt. Collega's van me rekenden uit dat we als we elkaars fiets gebruiken –u neemt mijn fiets mee, nadat ik hem 's morgens bij het station heb achtergelaten, we vijf tot twintig procent minder stallingscapaciteit nodig hebben. Grote beperking is natuurlijk dat ik het fijn vind, als u de fiets weer op tijd terug heeft gebracht, als ik weer naar huis wil. Met standaardfietsen, zoals de populaire 'Swap leasefiets' (blauwe voorband) is dat verholpen. 's Ochtends naar het station met de rode Swapfiets, die na aankomst door een ander gebruikt kan worden. 's Avonds met een groene Swapfiets weer naar huis. De fietsen zijn er, de slimme slottechnologie is er, dus het is een kwestie van tijd. En als het fietsparkeren geen probleem meer is dan wordt de combinatie fiets+OV weer gewoon een goednieuwsshow. Zoals het hoort.

NIELS VAN OORT, Co-director Smart Public Transport Lab, TU Delft