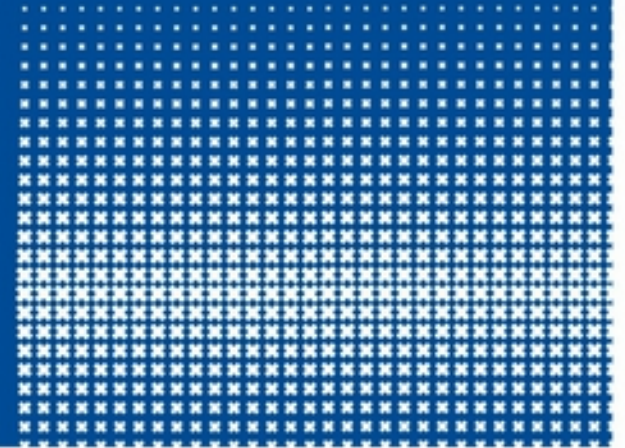




Centre for Urban Studies



Theorie en stellingen trein/fiets

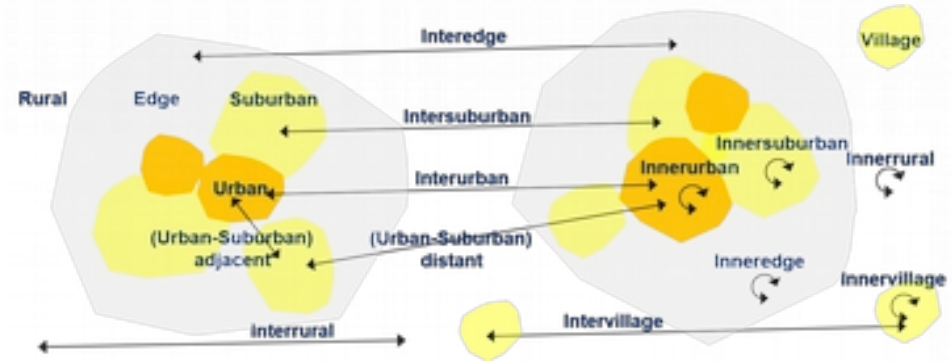
Roland Kager, Luca Bertolini, Bram Fokke, Marco te Brömmelstroet
VerDuS, 17 juni 2014

1. Habitat analyse

| Train | | Urban | Suburban | Village | Edge | Rural |
|----------|-----------|-------|----------|---------|------|-------|
| Internal | U/S/E/V/R | | | | | |
| | Urban | | | | | |
| Adjacent | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |
| Distant | Urban | | | | | |
| | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |

| Bike | | Urban | Suburban | Village | Edge | Rural |
|----------|-----------|-------|----------|---------|------|-------|
| Internal | U/S/E/V/R | | | | | |
| | Urban | | | | | |
| Adjacent | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |
| Distant | Urban | | | | | |
| | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |

| BikeTrain | | Urban | Suburban | Village | Edge | Rural |
|-----------|-----------|-------|----------|---------|------|-------|
| Internal | U/S/E/V/R | | | | | |
| | Urban | | | | | |
| Adjacent | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |
| Distant | Urban | | | | | |
| | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |



| Car | (=CarTrain) | Urban | Suburban | Village | Edge | Rural |
|----------|-------------|-------|----------|---------|------|-------|
| Internal | U/S/E/V/R | | | | | |
| | Urban | | | | | |
| Adjacent | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |
| Distant | Urban | | | | | |
| | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |

| BusTrain | | Urban | Suburban | Village | Edge | Rural |
|----------|-----------|-------|----------|---------|------|-------|
| Internal | U/S/E/V/R | | | | | |
| | Urban | | | | | |
| Adjacent | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |
| | Rural | | | | | |
| Distant | Urban | | | | | |
| | Suburban | | | | | |
| | Village | | | | | |
| | Edge | | | | | |

→ Gezamenlijk biedt trein/fiets een volwaardig dagelijks vervoerssysteem
 → En van/naar centra: beter dan auto

2. Snelheid + flexibiliteit

- **Fundament trein/fiets = Δ snelheid * flexibiliteit**
(flexibiliteit = lokale, effectieve snelheid)
- **Stationskeuze is óók optimalisatie ‘(dis)satisfiers’:**
wachtijd, trein-, route-, stations-
eigenschappen i.c.m. weer, kleding,
bagage, verwachting terugreis, ...
- NB: multiplier door beleving
- **Netwerkontwikkeling / afstemming onderbelicht**
Meer treintypen / De kracht van de diagonaal ?

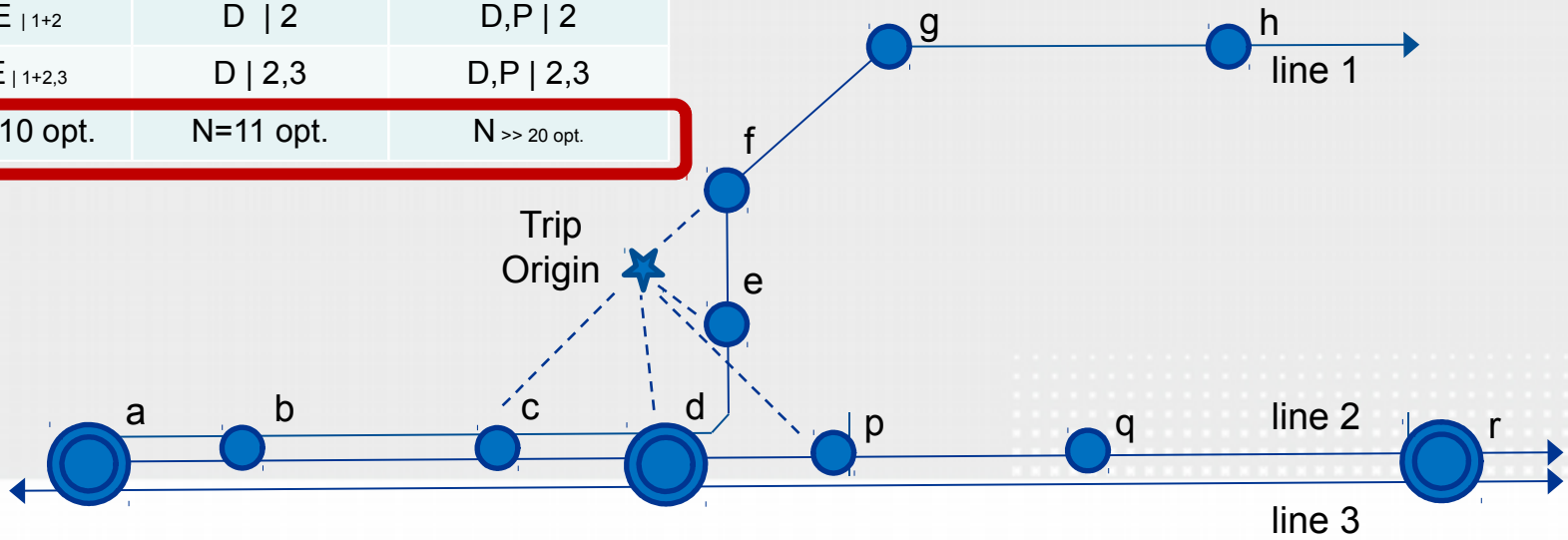


3. Effecten stationskeuze

| To / Via | Walk only | Bus available | Bike available |
|----------|-----------|---------------|--------------------|
| A | E 1 | D 1,2,3 | C,D,E 1,2,3 |
| B | E 1 | D 1,2 | C,D,E 1,2 |
| C | E 1 | D 1,2 | E, bike 1,- |
| D | E 1 | bus - | E, bike, bus 1,- |
| E | walk - | walk - | bike - |
| F | walk - | walk - | bike - |
| G,H | F 1 | D, walk>F 1 | F 1 |
| P | E 1+2 | D 2 | D, bike 2,- |
| Q | E 1+2 | D 2 | D,P 2 |
| R | E 1+2,3 | D 2,3 | D,P 2,3 |
| # | N=10 opt. | N=11 opt. | N >> 20 opt. |

Fiets zorgt voor:

- 離 離 minder treingebruik (fiets direct naar bestemming)
- 離 離 meer treingebruik (meer route-keuzes = optimaler + robuuster)
- 離 離 effectiever gebruik van lijnen en haltes (stop + IC)





4. Karakteristieke eisen

| Indicatief belang (in huidig systeem) | Lopen | Bus/Tram/ Metro | Auto (+pass.) | Fiets |
|---|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Vervoeraandeel: voor-/natransport -gemiddeld | 22% / 58% 40% | 20% / 26% 23% | 10% / 4% 7% | 45% / 11% 28% |
| Hogere frequentie (op zelfde lijn) | ++ | +++ | +++ | ++ |
| Hogere betrouwbaarheid aankomsttijd | + | +++ | + | + |
| Goede verbindingen in knop | +++ | ++ | + | + |
| Hogere (effectieve) snelheid treinen | + | + | +++ | ++ |
| Meer directe verbindingen | 0 | + | ++ | +++ |
| Meer variëteit in treintype (IC, stop, snel) | ++ | 0 | + | +++ |
| Nieuwe stations (indicatieve optimale afstand) | +++ (1.5 km) | 0 (7.5 km) | 0 (15 km) | + (4 km) |
| Extra centrumbediening | ++ | ++ | + | 0 |
| Extra randbediening | 0 | 0 | ++ | ++ |

→ **Breng maatregelen in evenwicht met vervoeraandelen**
 → **Verschil in voor- en natransport**

5. Onderlinge afhankelijkheid trein, fiets, RO

■ Beter treinproduct → Meer fiets naar station

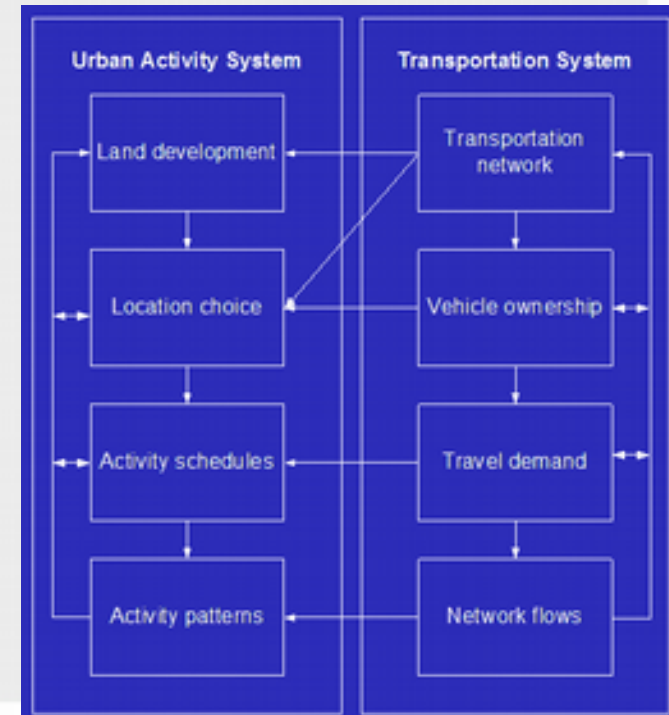
- En in welke mate leidt dit tot → meer fiets → laag autogebruik → laag autobezit → meer fiets, meer trein → etc ?

■ Beter fietssysteem → Meer fiets

- En in welke mate leidt dit tot → meer fiets naar trein → meer treingebruik → laag autogebruik → laag autobezit → meer fiets, meer trein → etc?

■ Lokale verschillen in fiets/treinkwaliteit

- Invloed op locatiekeuze → RO → voor wie, bij welke verschillen?
- Invloed op 'modal orientation'



Stellingen/discussie: Tien fiets/trein gemeenplaatsen om achter ons te laten (?)

1. Er fietsen al zoveel mensen naar stations, de grootste groei hebben we wel gehad.
2. Het stimuleren van gecombineerd gebruik van fiets en trein draait vooral om betere fietsenstallingen.
3. Betere afstemming tussen fiets en trein is gebaat bij meer (intercity) stations in stedelijke gebieden.
4. De fiets-treincombinatie is vooral te bezien als interessant alternatief voor de auto.
5. Maatregelen om fiets en trein beter te integreren leiden makkelijk tot conflict met bestaande regimes of OV-systemen.



Stellingen/discussie: Tien fiets/trein gemeenplaatsen om achter ons te laten (?)

6. Fietsers doen toch wat ze willen, dus communicatie ter beïnvloeding van fiets-treinsysteem heeft weinig zin.
7. Fietsen in natransport betreft een veel kleiner vervoeraandeel en verdient niet onze primaire aandacht. Het onderwerp lift bovendien 'als vanzelf' mee met aandacht voor de fiets in voortransport.
8. Een goede afstemming tussen fiets en trein kan op lokaal of regionaal niveau worden bewerkstelligd.
9. De OV-fiets is een toonaangevend voorbeeld van integratie tussen fiets en trein.
10. Ondanks problemen, is Nederland een goed voorbeeld van integratie tussen fiets en trein.



Algemene aanbevelingen

1. Begrijp dat 1 op 2 reizigers met fiets naar trein komen en dat zo'n 9 op de 10 reizigers regelmatige fietsers zijn.
2. Fiets/trein is een groeimarkt (nauwelijks vervangingsmarkt)
→ geen trends die wijzen op afname groeitempo
3. Begrijp *op systeemniveau* de kracht van fiets en trein als gecombineerd vervoerssysteem; '1+1 = 4 (of 5)'.
4. Ga gericht op zoek naar eisen, sterktes en potentieel van fiets/trein: doe onderzoek, verzamel data, ontwikkel business cases. Stap af van de trein/fiets gemeenplaatsen.
5. Evalueer verbeteringen in treinsysteem (en overig OV-systeem) op de mix in voor- en natransport.





Door voor uw aandacht!

**Roland Kager, Luca Bertolini,
Bram Fokke, Marco te Brömmelstroet,**

Universiteit van Amsterdam
Centre for Urban Studies

T 06 10790466

r.m.kager@uva.nl

<http://dbr.verdus.nl/pagina.asp?id=1650>

<https://twitter.com/fietsprofessor>

