

Leenfiets als ideale schakel

Bundel dunne buslijnen tot dikke lijnen. En als de halte dan te ver van je huis of bestemming komt te liggen, neem dan de leenfiets. Het ideale ov-systeem van Chris Verweijen, consultant bij Movares.

GASTAUTEUR CHRIS VERWEIJEN FOTO CHRIS PENNARTS

In Nederland rijden veel bussen rond die nauwelijks mensen vervoeren, maar wel elk hoekje van de stad of regio bedienen. Mensen willen een betrouwbare buslijn in de buurt, maar dan wel een met een hoge frequentie. Want als je de bus mist en een half uur moet wachten, loop of fiets je liever naar de buslijn die wel frequent rijdt en betrouwbaar is. Het is dan ook goed om een aantal 'dunne' buslijnen te vervangen door 'dikke' lijnen. Die zwaardere verbindingen moeten dan wel een hogere betrouwbaarheid en een verbeterde doorstroming krijgen. Kijk naar de Zuidtangent, waar dunne lijnen plaatsmaakten voor een zwaardere as, met als gevolg toename van het ov-gebruik. We moeten het ov gebruiken waar het voor bedoeld is; om veel mensen te vervoeren.

Frans model

Tussen die zware vervoerassen vallen ruimten die moeten worden opgevuld. Reizigers moeten immers vanuit hun wijk bij de halte van zo'n dikke lijn kunnen komen. Vul die ruimte op met leenfietsen, zoals in Frankrijk. Overal in de stad, maar vooral bij ov-haltes, staan fietsen die de reizigers op een andere willekeurige

plek weer kunnen terugzetten, zoals in het witte-fietsenplan dat gemeenteraadslid Luud Schimmelpennink in de jaren zestig introduceerde in Amsterdam. Pak dus een fiets om naar de dichtstbijzijnde bus- of tramhalte te fietsen voor een betere verbinding.

In Frankrijk experimenteren diverse steden met dit fietsenmodel. Parijs heeft een systeem geïntroduceerd met fietsparkeerplaatsen in de stad. Als je lid bent kun je daar een fiets pakken en die op een andere plek in de stad weer inleveren. Bijzonder is dat de Franse ov-bedrijven de fiets nu als onderdeel zien van hun eigen systeem en de leenfietsen ook zelf exploiteren. Daarmee creëren ze een zonedekkend vervoersysteem waarmee de reiziger echt overal kan komen.

Naast Parijs zijn ook andere steden ermee begonnen. Zo zijn in Nantes in een groot onderzoek naar innovatieve bussystemen dunne buslijnen vervangen door zware verbindingen (de Chronobus). Dat leidde tot 25 procent meer ov-gebruik.

Fietsland Nederland

In Nederland, fietsland bij uitstek, hebben we die stap nog niet gemaakt. Natuurlijk hebben

we allemaal onze eigen fiets, maar die staat niet op de plek waar je uitstapt. En de OV-fiets maakt nog geen integraal onderdeel uit van het systeem. Je huurt hem, fietst ermee rond en brengt hem terug op de plek waar hij stond. Met het Franse model ontstaat een mooie symbiose van een fietsleensysteem en een beter ov-systeem. De routes van het openbaar vervoer worden 'verdikt'. Je kunt er op vertrouwen dat er op een traject altijd vervoer is, dat je niet lang hoeft te wachten en dat je komt waar je zijn wil. De fiets gebruik je om het eerste of laatste stukje te overbruggen. Zo wordt het systeem duidelijker.

Voor de betaling is het van belang dat de reiziger niet wordt geplaagd door weer een nieuwe kaart. Gebruik dus de OV-chipkaart. Het is natuurlijk aan de overheden om dit goed te regelen in de praktijk. Zo'n systeem rol je niet in twee dagen uit maar introduceer je stapsgewijs. Bovendien moet je er rekening mee houden dat fietsen verdwijnen of worden vernield. En je zult ze ook elke dag moeten herverdelen over de stallingen. Daar moet je dus een budget voor reserveren.

Flexibel ov

Overigens houdt een dergelijk systeem niet op bij het her en der plaatsen van fietsen in de stad. Ook buiten de steden zijn er grote mazen in het ov-netwerk, plekken waar een grote loopafstand is tot het openbaar vervoer. En niet iedereen kan fietsen, denk aan gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn. Flexibel ov op afroep is dan de oplossing, ook in het buitengebied. Nu moet je een Regiotaxi soms een paar uur van tevoren reserveren. Dat werkt niet. Het past in de huidige maatschappij om à la minute te weten hoe laat die bus op een bepaalde plek is. Daar hoort laagdrempeligheid en flexibiliteit bij.



Chris Verweijen, consultant strategie en mobiliteit bij Movares, presenteerde het Franse model tijdens het Nationaal Fietscongres op 18 juni.