



# VAN OV NAAR FIETS

*De huurfiets als oplossing voor het stallingsprobleem bij stations?*

Gerald Hoekstra

Versie 1.2 | 10 juni 2015

**Bachelorscriptie Technische Planologie**

Rijksuniversiteit Groningen

Gerald Hoekstra | s2374781

juni 2015

# INHOUDSOPGAVE

<b>Samenvatting</b>	5
<b>1. Inleiding</b>	
1.1 Introductie	7
1.2 Probleemstelling	7
1.3 Doelstelling	7
1.4 Vraagstelling	8
1.5 Leeswijzer	8
<b>2. Theoretisch kader</b>	
2.1 Inleiding	9
2.2 Ketenversplaatsing	9
2.3 Combinatie openbaar vervoer en fiets	9
2.4 Stallingsproblemen	10
2.5 Conceptueel model	10
<b>3. Methodologie</b>	
3.1 Introductie	12
3.2 Literatuuronderzoek	12
3.3 Observaties	12
3.4 Cases	12
3.5 Enquête	13
<b>4. Oorzaken van het stallingsprobleem</b>	
4.1 Introductie	14
4.2 Aantal treinreizigers	14
4.3 Vervoerswijzekeuze voor transport	14
4.4 Verhouding bewaakte en onbewaakte stallingen	14
4.4.1 Weesfietsen	15
4.5 Betrokken partijen	16
4.6 Financiering	16
4.7 Conclusie	16
<b>5. Huidige oplossingen</b>	
5.1 Introductie	17
5.2 Verantwoordelijkheden	17
5.3 Ruimte voor de fiets	17
5.4 Actieplan Fietsparkeren bij stations	17
5.5 Case Jaarbeurspleininstalling	18
5.6 Case Delft	19
5.7 Case Schiedam-Centrum	19
5.8 Case Houten	20
5.9 Conclusie	20

<b>6. Huurfietsgebruik</b>		
6.1	Introductie	21
6.2	Kopenhagen	21
6.3	Parijs	21
6.4	Utrecht	22
6.5	Conclusie	22
<b>7. OV-fiets</b>		
7.1	Introductie	23
7.2	Potentiële gebruikers	23
7.3	Huidige gebruikers	24
7.4	Verbeteringen	24
7.5	Conclusie	25
<b>Conclusie</b>		26
<b>Literatuur</b>		27
<b>Bijlagen</b>		
	Bijlage 1 (vragen enquête)	30
	Bijlage 2 (uitslagen enquête)	32
	Bijlage 3 (statistische toetsen)	43

# SAMENVATTING

Op dit moment is er sprake van een fietsenstallingsprobleem bij stations in Nederland. Er zijn te weinig stallingsplaatsen. Dit zorgt voor verschillende problemen, zoals lange loopafstanden naar het perron en een gevoel van sociale onveiligheid. Een andere trend die waarneembaar is is de stijging van het gebruik van de OV-fiets, een systeem waarbij fietsen op Nederlandse stations gehuurd kunnen worden. Deze twee ontwikkelingen leiden tot de hoofdvraag *In hoeverre kan een huurfietsensysteem een oplossing bieden voor het tekort aan fietsenstallingen bij stations in Nederlandse steden?*

In de literatuur wordt er onderscheid gemaakt tussen voor-, hoofd- en natransport. Dit valt onder de ketenbenadering. Hoofdtransport is in dit geval de trein. Bij voor- en natransport gaat het over de manier waarop mensen naar het station komen en van het station naar hun bestemming reizen. Dat kan bijvoorbeeld met de fiets en met het openbaar vervoer. Dit is het belangrijkste raamwerk voor het onderzoek, waarbij gebruikt is gemaakt van literatuur- en beleidsonderzoek, case studies en een enquête.

Er zijn verschillende oorzaken voor het stallingsprobleem, zowel aan de vraag- als de aanbodkant. De eerste oorzaak is het aantal treinreizigers. Het aantal treinreizigers wordt voor een groot deel beïnvloed door de economische groei. Daarnaast speelt ook de vervoerswijzekeuze in het vortransport een rol. Dit kan per dag wisselen door bijvoorbeeld het weer. Ook de verhouding tussen bewaakte en onbewaakte stallingen heeft invloed. Een gratis en kwalitatief goede stalling stimuleert bijvoorbeeld fietsgebruik, maar veroorzaakt ook weesfietsen. Het stallingsprobleem wordt in stand gehouden door de vele betrokken partijen met allerlei deeltaken en het probleem van financiering bij nieuwe projecten.

Om toch het probleem (deels) op te lossen startte het ministerie van VROM in 2001 het programma *Ruimte voor de fiets*. Dit financiële programma heeft tot 2012 gezorgd voor een flinke opknopbeurt van de fietsvoorzieningen bij veel stations. Het vervolg hierop heet *actieprogramma Fietsparkeren stations* en loopt op dit moment nog steeds. Dit programma wordt vooral gebruikt bij de grote stations. Daar zijn meestal de grootste problemen. Uit verschillende cases blijkt dat overal voor een (groot) deel wordt ingezet op uitbreiding van fietsenstallingen en slechts in enkele gevallen op andere maatregelen.

Huurfietsssystemen zijn in Nederland nog weinig te vinden. Andere landen hebben er meer ervaring mee. In steden waar fietsverhuursystemen door de hele stad heen te vinden zijn komen vaak veel recreatieve en toeristische ritten op de huurfietsen voor. Het aantal forenzen dat gebruik maakt van de huurfiets wisselt sterk per stad. Het gebruik van de huurfiets door forenzen wordt in eerste instantie beïnvloed door de aanwezigheid bij stations. Wat in de verschillende cases verder naar voren komt is de prijs. Een lage prijs trekt meer gebruikers. De kosten kunnen door advertenties en reclame betaald worden. Verder is het van belang dat het systeem makkelijk te gebruiken is, dat fietsen op meerdere plekken ingeleverd kunnen worden en dat de kwaliteit van de fietsen goed is.

Er is een enquête uitgezet onder treingebruikers. Daaruit blijkt dat de OV-fiets op dit moment vooral gebruikt wordt voor natransportverplaatsingen die niet praktisch zijn met het openbaar vervoer. Andere redenen zijn dat men niet afhankelijk is van het openbaar vervoer en dat de

fiets een prettig vervoersmiddel is. Vaak wordt door de respondenten de OV-fiets *niet* gebruikt, omdat de bereikbaarheid per openbaar vervoer prima is. Een andere belangrijke reden is dat men een eigen fiets op het eindstation heeft staan. De OV-fiets zou verbeterd kunnen worden door een lagere huur- of abonnementsprijs, betere informatievoorziening en betere zichtbaarheid op stations. Wanneer deze punten verbeterd worden kan de OV-fiets een interessant alternatief zijn voor natransport. Als voortransport is de OV-fiets niet geschikt, omdat mensen graag hun eigen fiets gebruiken. Het gebruik van de OV-fiets kan het aantal stationsfietsen tot op zekere hoogte beperken en daarmee de druk van de stationsstallingen enigszins doen afnemen.

# 1. INLEIDING

## 1.1 Introductie

Elke dag reizen er in Nederland duizenden mensen met het openbaar vervoer. Nog steeds groeit dat aantal. Zo is het aantal reizigerskilometers per trein van 14,5 miljard in 2004 naar 18 miljard in 2014 gestegen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2014). De afgelopen jaren duiken er in het nieuws steeds berichten op over het tekort aan fietsenstallingen bij stations (Trouw, 2007). Ook de politiek heeft het probleem ontdekt en wil dat NS financieel meer bijdraagt bij de bouw van nieuwe stallingen (Treinreiziger.nl, 2014a). Het tekort aan fietsenstallingen op stations leidt tot verschillende problemen: een rommelig beeld, uitpuilende fietsenrekken, lange loopafstanden naar het perron, gevoel van sociale onveiligheid en fietsendiefstal (Berenschot, 2010). Daarom is de BAM in Utrecht begonnen met de bouw van de grootste fietsenstalling ter wereld (BAM, 2014). In de stalling is straks plaats voor 12.500 fietsen. Ook in andere steden zijn plannen om de fietsenstallingen uit te breiden. De vraag is of er ook andere oplossingen mogelijk zijn. Veel fietsen staan immers het grootste deel van de tijd stil op het station.

Een andere trend die waarneembaar is een enorme stijging van het gebruik van de OV-Fiets (Treinreiziger.nl, 2014b). Voor een deel komt dat doordat er steeds meer stallingen zijn waar de huurfiets wordt aangeboden. Ook hier is een knelpunt gesignaleerd, want er zijn stallingen waar de fietsen regelmatig op zijn en mensen dus op zoek moeten naar een alternatief.

## 1.2 Probleemstelling

In Nederlandse steden wordt veel gefietst. In de vier grootste steden vindt ongeveer 20-35% van de verplaatsingen plaats per fiets (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2014). Veel steden kunnen het aantal fietsen in de binnenstad en op het station niet meer kwijt. Het is de vraag wat daarvan de oorzaak is. Het is belangrijk om achter de oorzaak van dit probleem te komen, omdat er dan gekeken kan worden naar een oplossing. De oplossing die op dit moment vaak toegepast wordt is de bouw van nieuwe fietsenstallingen om de extra fietsen ook een plek te kunnen geven. Het probleem daarmee is dat de grondprijs waar gebouwd wordt vaak hoog is, omdat het een plek in of rond de binnenstad is. Tevens moet vaak ondergronds en / of dubbellaags gebouwd worden in verband met ruimtegebrek. Dit is bijvoorbeeld het geval in Groningen en kost extra geld (Berenschot, 2010). Het is dus goed om te kijken naar een alternatief.

In veel buitenlandse steden is een huurfietsensysteem ingevoerd. Op verschillende plekken in de stad is het dan mogelijk om een fiets te huren en ergens anders weer in te leveren. In Parijs heet het systeem *Vélib'* en Londen kent het systeem *Barclays Cycle Hire*. Nederland kent een vergelijkbaar systeem nog niet. De OV-Fiets is wel aan een opmars bezig, maar wordt alleen nog maar op stations aangeboden. Utrecht vormt daar overigens een uitzondering op.

## 1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is inzicht krijgen in het probleem en de mogelijke oplossingen van het tekort aan fietsenstallingen bij stations in Nederland. De focus zal liggen op de manier waarop dit probleem door verschillende gemeenten wordt opgelost en de manier waarop de huurfiets een rol kan spelen in de oplossing.

## **1.4 Vraagstelling**

De hoofdvraag is: *in hoeverre kan een huurfietsensysteem een oplossing bieden voor het tekort aan fietsenstallingen bij stations in Nederlandse steden?*

De hoofdvraag valt uiteen in de volgende deelvragen:

- Wat zijn de oorzaken van het stallingsprobleem van fietsen bij stations?
- Hoe wordt het stallingsprobleem van fietsen bij stations op dit moment opgelost?
- Welke factoren hebben bij huidige fietsverhuursystemen invloed op het gebruik als natransport op het openbaar vervoer?
- Welke factoren kunnen het gebruik van de OV-Fiets door treinreizigers gaan bevorderen?

## **1.5 Leeswijzer**

De opbouw van dit onderzoek is als volgt. Hoofdstuk 2 begint met het theoretisch kader, waarin de relevante theorieën worden besproken. Daarna volgt hoofdstuk 3 met de methodologie. Vervolgens worden in de hoofdstukken 4 tot en met 7 de resultaten van de verschillende deelvragen behandeld. Tot slot volgt de conclusie.



## 2. THEORETISCH KADER

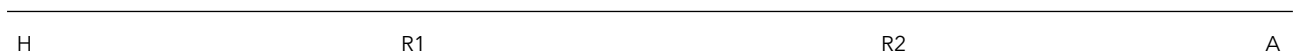
### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de relevante theorie wat betreft fietsgebruik en de combinatie met het openbaar vervoer beschreven. Ook onderzoek naar het stallingsprobleem komt aan bod. Eerst wordt echter ingegaan op de ketenverplaatsing. Het hoofdstuk eindigt met een conceptueel model waarin het verband tussen de belangrijkste begrippen wordt weergegeven in een schema.

### 2.2 Ketenverplaatsing

Het gebruik van de fiets na een treinreis valt onder multimodaal vervoer. Er wordt immers gebruik gemaakt van meer dan één vervoersmiddel. Dat is vaak niet het geval bij het gebruik van de auto. Ook de fiets kan gebruikt worden voor een unimodale verplaatsing.

Keizer & Rietveld (2000) onderscheiden verschillende onderdelen in een multimodale verplaatsing. De hoofdmodaliteit wordt gevormd door de treinreis van de R1 naar R2 (zie figuur 2.1). Om van huis naar het station te komen en om van het eindstation naar de bestemming te komen is voor- en natransport vereist. De afstand H tot R1 is in het figuur het voortransport. Dit is bijvoorbeeld het gebruik van de fiets naar het station. Het natransport is het stuk van R2 naar A. In realiteit zal een verplaatsing meestal uit meer dan drie modaliteiten bestaan, omdat bijvoorbeeld de bushalte niet voor het huis staat.



#### **Figuur 2.1** Multimodaal vervoer

Verschillende onderdelen van multimodaal vervoer, waarbij *H* voor 'home', *R* voor 'railway station' en *A* voor 'activity' staat (Keizer & Rietveld, 2000).

De afstand van van huis (*H*) tot het station (*R1*) heeft een belangrijke invloed op de tevredenheid van de hele reis (Brons et al., 2009). Mensen dichterbij het station wonen zullen eerder gebruik maken van het station. Dit heeft er mee te maken dat het dan mogelijk is om te lopen of fietsen naar het station. Treingebruik hangt dus af van de afstand naar het station. Ook voor het fietsbeleid is dit van belang, omdat het fietsgebruik richting het station afhangt van het aantal mensen dat met de trein vanaf dat station reist. Verder hangt het gebruik van het openbaar vervoer af van de mate waarin er sprake is van een geïntegreerd transportsysteem (Brons et al., 2009). Dit geldt vooral voor verplaatsingen over langere afstanden.

### 2.3 Combinatie openbaar vervoer en fiets

Martens (2007) heeft onderzoek gedaan naar het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer, het zogenaamde bike-and-ride. In Nederland is dit een gebruikelijke combinatie, doordat de gemiddelde afstand van een woning tot een station slechts ongeveer 4,5 kilometer is (Givoni & Rietveld, 2007). Volgens Martens (2007) heeft de Nederlandse overheid sinds de jaren negentig van de vorige eeuw substantieel geïnvesteerd in de promotie daarvan, met name door te investeren in stallingsfaciliteiten op stations. Dit heeft geleid tot een verhoogd gebruik van de fiets naar het station en daarnaast is ook de tevredenheid en het aantal gestalde fietsen op stations gestegen. In sommige gevallen heeft het zelfs geleid tot meer busgebruik.

Givoni & Rietveld (2007) geven aan dat in 2005 39 procent van het totaal aantal treinreizigers de fiets als voortransport gebruikte en slechts tien procent als natransport. De reden daarvoor is de beschikbaarheid van de fiets (Keijer & Rietveld, 2000). De meeste Nederlanders hebben thuis een fiets, terwijl dat voor natransport lang niet altijd het geval is. Er zijn vier verschillende manieren waarop mensen na een treinreis wel gebruik kunnen maken van de fiets als natransport (Keijer & Rietveld, 2000). De fiets kan worden gehuurd op het eindstation. Daarnaast kan het zijn dat mensen een stationsfiets hebben gestald op het station. Er kan in de trein ook een vouwfiets worden meegenomen in de trein. De laatste optie is het gebruik van een fietstaxi, maar dat komt in Nederland weinig voor.

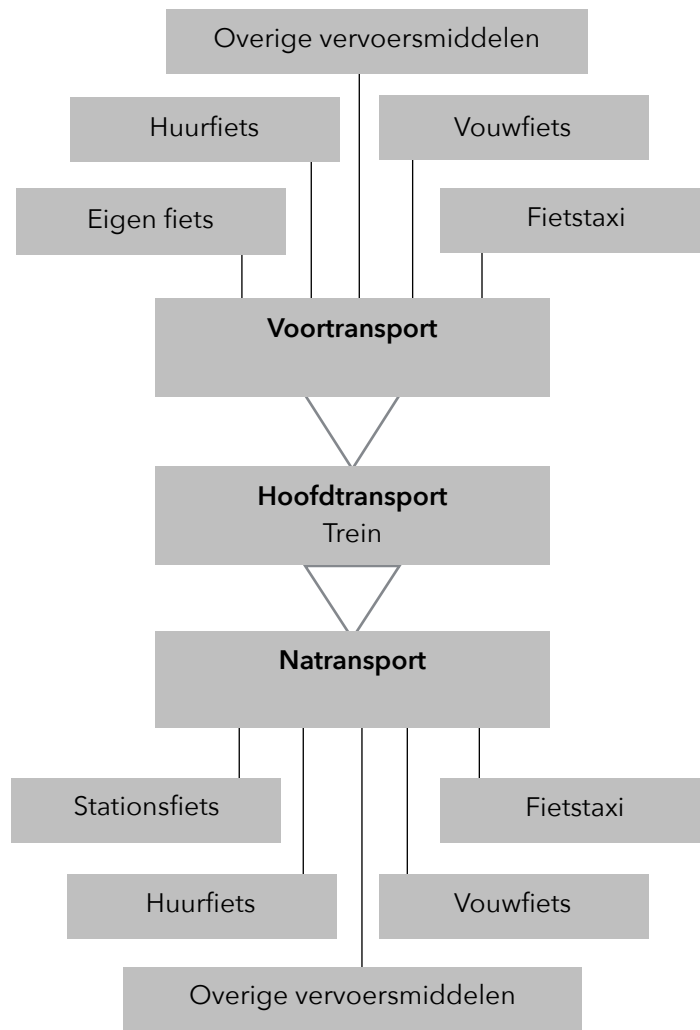
De maatregelen om de fiets te stimuleren als natransport tonen gemengde resultaten (Martens, 2007). De grootste winst is geboekt met de OV-Fiets, voornamelijk voor reizen die men niet dagelijks maakt. Een klein aantal mensen die voorheen de auto gebruikte is overgestapt naar de combinatie trein-fiets. Studenten maken er nauwelijks gebruik van, omdat ze niet bereid zijn te investeren in alternatieve vervoersmiddelen. Opvallend is dat het gebruik van de fiets in een multimodale verplaatsing met de trein toeneemt naarmate iemand vaker met de trein reist (Givoni & Rietveld, 2007). Forenzen zijn dus meer gewend om de fiets als voor- of natransport te gebruiken dan incidentele treinreizigers. Daaruit kan afgeleid worden dat het grootste deel van de fietsen op het station dus van frequente treinreizigers is.

## **2.4 Stallingsproblemen**

Van Boggelen & Thijssen (2008) concluderen in een praktijkonderzoek op vier grote stations dat meer fietsers bij stations zorgen voor een grotere vraag naar onbewaakte fietsenstallingen. Daarbij is het echter lang niet altijd zo dat het aantal onbewaakte stallingsplaatsen te klein is. De vraag naar bewaakte stallingen groeit nauwelijks. In veel gevallen wordt de bestaande capaciteit niet optimaal benut. Dat heeft aan de ene kant met de bewaakte stallingen te maken, waar vaak nog wel plek is. Aan de andere kant worden ook de onbewaakte plekken die op de minst gunstigste locaties staan niet gebruikt. Ook in de tijd gezien zijn de stallingspatronen niet optimaal. De onbewaakte stallingen worden met name overdag gebruikt, terwijl bewaakte stallingen veel gebruikt worden voor mensen die 's nachts hun fiets willen parkeren. Tot slot wordt een deel van de stallingsplaatsen bezet door weesfietsen, fietsen die niet meer worden opgehaald. Al met al komt uit het onderzoek van Van Boggelen & Thijssen naar voren dat het parkeren van fietsen op stations sterk door gewoonte bepaald is. Veel mensen zetten hun fiets elke keer op ongeveer dezelfde plek neer, ook als het daar regelmatig zoeken naar plaats is.

## **2.5 Conceptueel model**

In het conceptueel model op de volgende pagina wordt de verbinding tussen de verschillende theorieën en begrippen zichtbaar gemaakt. Een verplaatsing met de trein is vrijwel altijd multimodaal, omdat praktisch niemand naast het station woont, zowel in bij het beginstation als het eindstation. Er is dus een combinatie van voor-, hoofd- en natransport. Voor deze verschillende onderdelen zijn verschillende modaliteiten beschikbaar. In dit onderzoek gaat het om de hoofdmodaliteit trein. Als voor- en natransport kan men gebruik maken van de fiets, op verschillende manieren. Ook zijn er andere vervoermiddelen beschikbaar, maar die zijn verder niet specifiek relevant voor dit onderzoek.



**Figuur 2.2**  
Theoretisch kader

## 3. METHODOLOGIE

### 3.1 Introductie

De methodologie beschrijft de onderzoeksmethoden die gebruikt worden om een antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag *'In hoeverre kan een huurfietsensysteem een oplossing bieden voor het tekort aan fietsenstallingen bij stations in Nederlandse steden?'*. Dit wordt gedaan aan de hand van de verschillende onderzoeksmethoden en deelvragen.

### 3.2 Literatuuronderzoek

De eerste deelvraag luidt: *'Wat zijn de oorzaken van het stallingsprobleem van fietsen bij stations?'*. Om deze vraag te beantwoorden wordt gebruik gemaakt van onder andere mediaberichten en beleidsdocumenten. Hierin wordt gekeken wat de gemeenten denken dat de oorzaken van het probleem zijn. Ook wordt gebruik gemaakt van het artikel van het Fietsberaad (2007) over de ontwikkelingen van fietsgebruik in voor- en natransport. Aan dit document hebben verschillende vertegenwoordigers van gemeenten en provincies meegewerkt. Al deze documenten worden met elkaar vergeleken en in samenhang geplaatst om de oorzaken voor het stallingsprobleem na te gaan.

Deelvraag twee is als volgt: *'Hoe wordt het stallingsprobleem van fietsen bij stations op dit moment opgelost?'*. Deze vraag gaat over de huidige oplossingen die gemeentes en andere overheden hanteren om het stallingsprobleem bij stations op te lossen. Deze deelvraag wordt beantwoord door middel van analyse van beleid van verschillende gemeenten dat recent uitgevoerd is. De relevante rapportages en andere documenten kunnen worden opgezocht door middel van de websites van verschillende gemeenten en via verwijzingen in documenten. Er kan bijvoorbeeld gezocht worden op 'fietsenstalling', 'fiets' en 'stationsstalling'.

### 3.3 Observaties

Naast het gebruik van literatuur wordt ook gebruik gemaakt van observaties. Observaties kunnen helpen bij het kijken hoe theorie in de praktijk werkt. Ook bij deelvraag twee, over de huidige oplossingen, kunnen observaties aanvullend werken, door ook in de praktijk te kijken in hoeverre de genoemde oplossingen werken. Er is een aantal (vernieuwde) fietsenstallingen bezocht. Daarbij is erop gelet of de stallingen een oplossing bieden voor het stallingsprobleem en in hoeverre de stallingen een verbetering zijn.

### 3.4 Cases

De volgende deelvraag gaat over welke factoren het gebruik van een huurfietsstelsel bepalen: *'Welke factoren hebben bij huidige fietsverhuursystemen invloed op het gebruik als natransport op het openbaar vervoer?'*. Deze vraag wordt behandeld aan de hand van verschillende cases. Cases kunnen helpen om theorie in de praktijk te testen of de praktijk in theorie te vangen. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van enkele cases uit het buitenland, waar in veel steden huurfietsstelsels zijn gerealiseerd. Door middel van deze cases kan worden gekeken in hoeverre huurfietsstelsels een alternatief vormen als voor- of natransport bij stations. De cases worden uitgewerkt door alle aspecten die met voor- en natransport te maken hebben te benoemen. De verschillende cases zijn goed- of juist slechtlopende projecten. Naast buitenlandse projecten wordt ook gekeken naar het OV-fietsstelsel in Nederland, met speciale aandacht voor Utrecht, waar het systeem op meerdere plekken in de stad is geïmplementeerd.

### **3.5 Enquête**

De laatste deelvraag betreft de vraag of mensen die op dit moment andere vervoermiddelen als voor- of natransport gebruiken bereid zijn om over te stappen op de OV-fiets en door welke factoren dit beïnvloed wordt. Voor het antwoord op deze vraag is gebruik gemaakt van een (anonieme) enquête. Door middel van een enquête kan gekeken worden naar trends en de gedachten van grote groepen mensen. De gehouden enquête is voorgelegd aan mensen die wel eens met het openbaar vervoer reizen.

De reden om een enquête uit te zetten is dat er nog weinig onderzoek naar dit specifieke gebruik van de OV-fiets gedaan is. Bekende onderzoeken gaan met name over de huidige gebruikers. Het is interessant om te kijken naar mogelijkheden om nieuwe gebruikers te trekken en de uitslag van een grote groep te kunnen zien. In de enquête is de nadruk gelegd op de factoren die mensen over de streep kunnen trekken om de OV-fiets (vaker) te gebruiken. De meest interessante resultaten worden in het zevende hoofdstuk besproken.

## 4. OORZAKEN VAN HET STALLINGSPROBLEEM

### 4.1 Introductie

Het beleid van het ministerie van Verkeer & Waterstaat (en later Infrastructuur & Milieu) is er vanaf 1997 op gericht om de combinatie trein-fiets te stimuleren (Berenschot, 2010). Het is hierbij van belang dat er voldoende fietsparkeergelegenheid is. Zoals gezegd is dat niet overal het geval. Dit hoofdstuk gaat over de factoren die het stallingsprobleem bij stations veroorzaken. De deelvraag luidt: *wat zijn de oorzaken van het stallingsprobleem van fietsen bij stations?* Fietsberaad (2007) geeft aan dat de vraag naar fietsparkeervoorzieningen een resultaat is van andere ontwikkelingen. De belangrijkste factoren worden in de volgende paragrafen behandeld. Een deel van de factoren heeft betrekking op de vraagkant (hoeveel fietsen zijn er?) en het andere deel heeft betrekking op de aanbodkant (hoeveel stallingsplaatsen zijn er?).

### 4.2 Aantal treinreizigers

Zoals in het theoretisch kader genoemd, valt een deel van het aantal fietsverplaatsingen binnen het onderdeel ketenverplaatsing. Daarom heeft het aantal in- en uitstappers op stations invloed op de stallingsproblematiek bij stations (Fietsberaad, 2007). De belangrijkste oorzaak van toename van treinreizigers is economische groei (Korver, 2001). Minder werkloosheid zorgt voor meer verplaatsingen, waaronder verplaatsingen per trein. Daarbij komt dat de koopkracht en het consumentenvertrouwen toeneemt bij een dalende werkloosheid, wat voor meer bestedingen zorgt (Fietsberaad, 2007) en indirect dus voor meer treinreizigers. Het aantal treinreizigers is ook afhankelijk van het aantal studenten met een ov-studentenkaart.

Daarnaast speelt de concurrentiepositie van de trein in verhouding tot de auto een rol (Fietsberaad, 2007). Dit kan beïnvloed worden door bijvoorbeeld files, nieuwe rijstroken en dienstregelingen. Hier zit echter wel minder dynamiek in dan de economische groei.

### 4.3 Vervoerswijzekeuze voortransport

In het voortransport bestaat concurrentie tussen de fiets en de bus (en soms de auto) (Fietsberaad, 2007). Deze verhouding wordt voor een groot deel bepaald door het weer (Faghih-Imani et al., 2014), maar ook de prijs en de kwaliteit van de bus hebben invloed op het fietsgebruik als voortransport. Dit geldt ook voor de prijs en kwaliteit van fietspaden en fietsstallingen (Fietsberaad, 2007). Wanneer een onbewaakte stalling op het station dus vol staat, gaat dit ten koste van de kwaliteit. Geringe verschuivingen binnen de verhouding fiets-bus kunnen op deze manier een grote invloed hebben op het aantal fietsen op het station. Dit heeft de afgelopen tien jaar geleid tot een explosieve groei (Berenschot, 2010). In 2014 gebruikte 40% van het totaal aantal treinreizigers de fiets als voortransport en 15% als natransport. In 2000 was dit 30% en 11% (Mansveld, 2014).

Bij studenten speelt de economische groei veel minder mee. Prijsverhogingen in het openbaar vervoer zijn niet relevant voor die doelgroep. Het *aantal* studenten is meer van belang. Ondanks de ov-studentenkaart lijkt het er toch op dat de meeste studenten gebruik maken van de fiets en de onbewaakte stallingen (Fietsberaad, 2007). Het is echter wel zo dat studenten bij slecht weer eerder een keuze maken om openbaar vervoer als voortransport te gebruiken.

### 4.4 Verhouding bewaakte en onbewaakte stallingen

Een derde factor die invloed heeft op het stallingsgedrag bij stations is de keuze tussen bewaakt en onbewaakt stallen (Fietsberaad, 2007). Onbewaakte stallingen, meestal gratis, zijn vaak te vinden in de directe omgeving van een stations in de vorm van fietsklemmen of -stallingen

(Berenschot, 2010). Meestal zijn dergelijke stallingen niet overkapt. Aan de andere kant zijn er bewaakte stallingen die vaak niet gratis zijn. Vaak is er een beheerder, zijn het geautomatiseerde stallingen of staan er fietskluizen (Berenschot, 2010).

Veranderingen in fietsgebruik naar het station komen onder andere door prijsverhogingen in bewaakte stallingen (Fietsberaad, 2007). Dit hangt samen met de inflatie. Wanneer de koopkracht en het consumentenvertrouwen stijgen zijn mensen eerder bereid geld te betalen voor het stallen van een fiets op het station. Ook de kwaliteit van de fietsenstallingen speelt hierbij een rol. Er wordt meer gefietst richting het station als stallingen van hogere kwaliteit zijn.

Jarenlang heeft de bovengenoemde verdeling tussen gratis onbewaakte en betaalde bewaakte stallingen het straatbeeld gedomineerd. Dit zijn de twee klassieke varianten in tabel 1. Het onderscheid hiertussen is echter aan het verschuiven. Op dit moment zijn er vier varianten te onderscheiden (zie tabel 4.1) (Berenschot, 2010). De nieuwe varianten zijn in een paar steden te vinden, maar zijn bezig met een opmars. Deze verschuiving heeft ook gevolgen voor het aantal fietsers dat naar het station komt. Wanneer bijvoorbeeld alle stallingen bewaakt en gratis zijn zullen mensen gestimuleerd worden om de fiets als voortransport te gebruiken. De kwaliteit van de stalling is immers hoger. Dit kan er toe leiden dat de capaciteit van een stalling (weer) te klein is. Een ander nadeel van het vierde model is dat de kostendekkingsgraad van betaalde fietsenstallingen afneemt (Berenschot, 2010). Daardoor is het voor NS Fiets steeds lastiger om de begroting rond te krijgen.

<b>Klassieke varianten</b>	Onbewaakte gratis stalling + betaalde fietskluizen	Meeste kleine stations
	Onbewaakte gratis stalling + betaalde bewaakte stalling in een gebouw	Grotere stations
<b>Nieuwe varianten</b>	Onbewaakte fietsflat / -kelder (soms met toezicht) + betaalde bewaakte stalling in een gebouw	Bijvoorbeeld Groningen en Amsterdam
	Alle stallingen bewaakt en gratis	Bijvoorbeeld Zutphen

**Tabel 4.1** Stallingsvarianten

Vier stallingsvarianten bij stations die in de praktijk voorkomen (Berenschot, 2010).

#### 4.4.1 Weesfietsen

Een probleem wat te maken heeft met de verhouding tussen bewaakte en onbewaakte stallingen is het probleem van weesfietsen en fietswrakken. Dit is een oorzaak van het stallingsprobleem, omdat er minder plekken beschikbaar zijn voor andere fietsen. Het is echter ook een gevolg van de groei van het fietsgebruik rond het station.

Een weesfiets is een bruikbare fiets zonder eigenaar die al lange tijd niet meer gebruikt wordt (Twynstra Gudde, 2008). Doordat er steeds meer druk op fietsenstallingen komt wordt het ook steeds belangrijker om het probleem van weesfietsen en fietswrakken aan te pakken om zo de ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen gebruiken. In verschillende steden is men hier actief mee bezig, bijvoorbeeld in Groningen. Er wordt meestal een maximum aantal dagen gesteld dat een fiets op het station mag staan en vervolgens wordt de fiets verwijderd. In bewaakte stallingen is dit effectief. Het is echter lastiger om dat bij een onbewaakte stalling voor elkaar te krijgen, terwijl juist daar het aantal weesfietsen sterk kan oplopen.

#### **4.5 Betrokken partijen**

Er zijn veel partijen betrokken bij het fietsparkeren op stations. Zo is de eigenaar van de grond meestal eigenaar van de fietsenstalling. In de meeste gevallen is dit NS, ProRail of de betreffende gemeente (Berenschot, 2010). Er zijn echter veel meer partijen bij betrokken. Zo zijn er verschillende partijen voor bijvoorbeeld aanleg, exploitatie, onderhoud en schoonmaak. Veel partijen hebben een deeltaak. Dit zorgt ervoor dat niemand zich verantwoordelijk voelt voor het totaal (Berenschot, 2010). Ook bij uitbreiding leidt dit tot problemen, omdat de eigendomsrechten van de grond bij verschillende partijen kunnen liggen. Hierdoor blijft het stallingsprobleem dus (voor langere tijd) bestaan.

#### **4.6 Financiering**

In veel gevallen wordt er naar oplossingen gezocht om meer fietsen op hetzelfde stuk grond kwijt te kunnen. Dit leidt ertoe dat in steeds meer gevallen er dubbellaags gestald moet worden. In aanleg is een dergelijke stalling echter vele malen duurder. De kosten voor fietsvoorzieningen bij stations worden dus steeds duurder (Berenschot, 2010).

Daarnaast wordt er veel gekeken naar de investering en niet zozeer naar het onderhoud en de exploitatie (Berenschot, 2010). Dit vormt echter een steeds groter aandeel in de totale kosten. Gratis bewaakte stallingen kosten immers meer geld. Een probleem wat hier ook bij hoort is het feit dat de partijen die de beslissing nemen om een fietsvoorziening te bouwen meestal niet het beheer en onderhoud van die voorziening voor hun rekening nemen (Berenschot, 2010). De kosten die voor het beheer moeten worden uitgetrokken worden in belangrijke mate bepaalde door de keuzes bij de bouw. Elke partij rekent dus voor zichzelf en wil de eigen business case gesloten krijgen (Berenschot, 2010). Dit vormt een belemmering om te zorgen voor voldoende fietsenstallingen.

#### **4.7 Conclusie**

In dit hoofdstuk is een aantal factoren genoemd die de oorzaak zijn van het stallingsprobleem op stations. Als eerste is dit het aantal treinreizigers. Het aantal treinreizigers hangt voor een groot gedeelte af van de economische groei. Uitzondering op die regel vormen studenten. Ook de concurrentie van openbaar vervoer en fiets als voortransport heeft hier invloed op. Dit wordt ondermeer veroorzaakt door de prijs van het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen en de ov-studentenkaart. Een derde factor is de verhouding tussen bewaakte en onbewaakte stallingen. Mensen maken eerder gebruik van de fiets als de stalling kwalitatief goed is en de prijs van de bewaakte stalling niet te hard stijgt. Dit verschilt per doelgroep. Ook het aantal betrokken partijen bij de ontwikkeling en het beheer van fietsvoorzieningen op stations heeft invloed. Veel partijen hebben slechts een deeltaak, waardoor niemand de verantwoordelijkheid neemt voor het stallingsprobleem als geheel. Een laatste factor is de financiering. Door verschillende factoren worden de kosten voor fietsenstallingen steeds hoger. Dit stimuleert niet om het stallingstekort op te lossen.



## 5. HUIDIGE OPLOSSINGEN

### 5.1 Introductie

In 2001 is het programma *Ruimte voor de fiets* gestart (Berenschot, 2011). ProRail werkt hierin samen met gemeenten en provincies om op alle stations in Nederland de stallingsplaatsen voor fietsen te moderniseren en uit te breiden. Het programma was eerst tot 2007 gepland, maar is uitgelopen tot 2012 (Berenschot, 2011). De vraag is echter of het programma effect heeft gehad. Zijn de tekorten werkelijk opgelost en is de kwaliteit van de stallingen verbeterd? De kernvraag in dit hoofdstuk luidt: *Hoe wordt het stallingsprobleem van fietsen bij stations op dit moment opgelost?*

### 5.2 Verantwoordelijkheden

Voorzieningen voor het fietsparkeren op stations worden grotendeels beheerd door NS, ProRail en de betreffende gemeente. Investerings in fietsenstallingen zijn een verantwoordelijkheid voor de Rijksoverheid. NS heeft de plicht om bewaakte stallingen die in 1995 bij de verzelfstandiging bestonden te blijven exploiteren. ProRail beheert de onbewaakte stallingen (Berenschot, 2011). In 1998 werd de brochure *Met de Fiets naar de trein* uitgegeven. Hierin werd de nieuwe taakverdeling beschreven. Hierin werd onder andere duidelijk dat het Rijk volledig verantwoordelijk is voor de financiering van de aanleg, onderhoud en instandhouding van stallingen. Aan deze financiering zijn echter wel voorwaarden verbonden. Een voorbeeld daarvan is dat op stations zowel bewaakte als onbewaakte stallingen moeten worden aangeboden. Een jaar later werd besloten om het programma *Ruimte voor de fiets* op te starten. Met behulp van dit programma worden alle fietsenstallingen vernieuwd en eventueel vergroot. ProRail leidt dit programma (Berenschot, 2011).

### 5.3 Ruimte voor de fiets

Voor het programma *Ruimte voor de fiets* werd gemiddeld per jaar € 20 miljoen uitgegeven. De laatste jaren van het programma liep dat bedrag op. Dat kwam onder andere doordat er in de loop van de jaren geld vanuit andere programma's is toegevoegd (Berenschot, 2011). In de eerste jaren werden er vooral fietsparkeervoorzieningen vernieuwd. De laatste jaren lag de nadruk meer op uitbreiding. In totaal zijn er ongeveer 20.000 extra fietsplekken gerealiseerd, met name bij grote en middelgrote stations (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014a). Zo is het aantal fietsparkeerplaatsen in Arnhem bijna verdubbeld (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014b). Het programma *Ruimte voor de fiets* is inmiddels afgelopen. De plannen voor de uitbreiding van fietsenstallingen tot 2020 zijn opgenomen in het actieplan *Fietsparkeren bij stations* (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2014a).

### 5.4 Actieplan Fietsparkeren bij stations

Voor het actieplan *Fietsparkeren bij stations* is € 220 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de periode 2012-2013 zijn er al 63.000 fietsparkeerplaatsen aangelegd. Een deel hiervan valt echter nog onder de voorwaarden van *Ruimte voor de fiets* (Mansveld, 2014).

De grootste uitdagingen zijn te vinden in grote en middelgrote steden. In tabel 5.1 zijn verschillende typen stations te vinden. De tekorten aan fietsenstallingen zijn vooral in de eerste vier categorieën te vinden (Berenschot, 2010). In de top-32-locaties is 60% van de uitbreiding voorzien en ongeveer 80% van het budget. Dat komt doordat op die locaties de ruimtelijke

inpassing meestal lastig is en daardoor de kosten hoog zijn (Mansveld, 2014). In de volgende paragrafen worden verschillende cases behandeld die in de verschillende categorieën van tabel 5.1 passen.

Het is opvallend dat er de laatste jaren opvallend meer fietsparkeerplaatsen worden aangelegd. Zonder uitvoering van het actieplan zouden de tekorten oplopen tot 82.000-145.000 stallingsplaatsen (Mansveld, 2014).

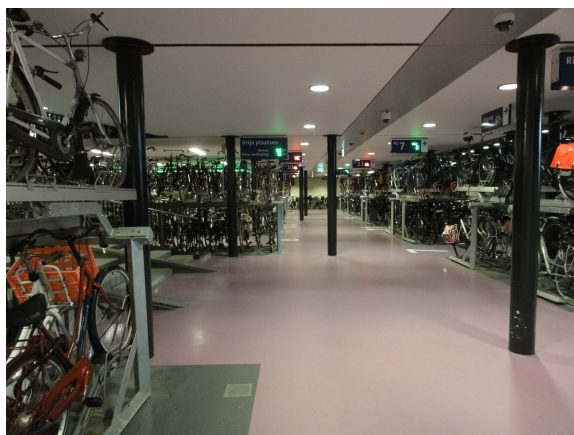
Nummer	Categorie	Voorbeeld	
1	Zeer groot station in centrum grote stad	Den Haag Centraal, Utrecht Centraal	Grote kans op fietsenstallingsproblematiek
2	Groot station in centrum (middel-)grote stad	Leiden, Delft, Den Haag HS	
3	Voorstad station met knooppuntfunctie	Rotterdam Alexander, Schiedam Centrum	
4	Station bij centrum kleine stad / dorp	Zutphen, Houten	
5	Voorstad station zonder knooppuntfunctie	Delft-Zuid	Kleine kans op fietsenstallingsproblematiek
6	Station in buitengebied bij kleine stad / dorp	Geldermalsen, Wormerveer	

**Tabel 5.1** Stationstypen

Verschillende stationstypen met voorbeelden (Berenschot, 2010).

## 5.5 Case Jaarbeurspleinstalling

Utrecht Centraal valt in de eerste categorie van de verschillende stationstypen (zie tabel 2). Dat betekent dat er grote kans op fietsenstallingsproblematiek is. Dat blijkt ook zo te zijn. Op dit moment is een grote verbouwing bezig van station Utrecht Centraal. Ook de fietsvoorzieningen worden daarbij vernieuwd en uitgebreid, omdat er sprake is van overlast van fietsen. In totaal komen er 22.000 stallingsplaatsen bij rondom het station (ProRail et al., 2012). ProRail, NS en de gemeente Utrecht werken hier samen en hebben samen de sturing en zeggenschap. ProRail is verder verantwoordelijk voor onderhoud en schoonmaak, NS voor bewaking, toezicht en dienstverlening en de gemeente Utrecht voor handhaving. Bij de aanleg is niet samengewerkt. Het doel van de samenwerking is een 'zo optimaal mogelijk werkend fietsparkeersysteem' (ProRail et al., 2012, p.31). Dit moet zo mogelijk kostendekkend zijn. In deze pilot worden verschillende stallingen aan de westkant van het station gerealiseerd. De grootste daarvan is de Jaarbeurspleinstalling, die inmiddels al in gebruik is. Deze stalling heeft ongeveer 4.200 plaatsen en is relatief luxe uitgevoerd, met een kleine



**Afbeelding 5.1** Utrecht  
Jaarbeurspleinstalling Utrecht (eigen foto)

loopafstand tot het station, brede fietsrekken, speciale plekken voor brommer en buitenmodellen, extra bemensing voor service, verhuur van OV-Fietsen en extra faciliteiten (bijvoorbeeld reisinformatie of een gratis fietspomp) (ProRail et al., 2012). Ook wordt er gebruik gemaakt van een elektronisch beheersysteem. Naast de luxe stalling wordt er ook een basisstalling aangeboden. Deze stalling heeft de extra voorzieningen niet. In de pilotfase van twee jaar worden er proeven gedaan met verschillende tarieven. Op dit moment is de eerste 24 uur in de Jaarbeurspleinstalling gratis. De kosten voor bouw van de stalling zijn geraamd op € 9.760.000 (exclusief btw, inclusief onvoorziene kosten) (ProRail et al., 2012).

### 5.6 Case Delft

Ook op station Delft zijn er te veel fietsen. Station Delft is een groot station in het centrum van een middelgrote stad. In Delft is dit jaar een compleet nieuw station opgeleverd, waarbij ook een compleet nieuwe fietsenstalling is gebouwd. Deze ondergrondse stalling is direct vanaf de stationshal bereikbaar, is gratis en telt ongeveer 5.000 plaatsen. Uit een enquête blijkt dat 71% van de fietsen op station Delft gebruikt wordt als voortransport, de rest als natransport. Studenten vormen ongeveer de helft van het aantal fietsparkeerders. Op dit moment is het aantal fietsen gemiddeld ongeveer 7.000 en is er een verwachte groei naar 13.000 in 2025 (Maat et al., 2012). Voor een deel kan dat worden opgevangen door de opening van een fietsenstalling onder Coenderspark, dat in 2017 wordt geopend. Voor de rest van het aantal fietsen moet nog een oplossing op lange termijn worden gezocht. Aanbevelingen uit onderzoek raden aan om het stallen op station Delft-Zuid te stimuleren, om zo de groei op station Delft te beperken. Een optie die in het onderzoek niet onderzocht is, maar wel wordt genoemd, is het stimuleren van deelfietsen (Maat et al., 2012).



**Afbeelding 5.2** Delft  
Fietsenstalling station Delft (eigen foto)

### 5.7 Case Schiedam Centrum

Een voorbeeld van een station in een voorstad met knooppuntfunctie is Schiedam Centrum. Schiedam ligt vlakbij Rotterdam en heeft zodoende aardig wat fietsen bij het station te verwerken. De verdeling van fietsenstallingen is klassiek, met een gratis fietsenstalling buiten en een betaalde fietsenstalling binnen. In het kader van Ruimte voor de fiets is in 2010 de fietsenstalling buiten qua stallingsplaatsen verdubbeld. Het totaal aantal stallingsplaatsen komt daarmee op ruim 1.100 plekken. De kwaliteit van de stalling is daarbij ook verbeterd door bredere rekken, mogelijkheden om de fiets vast te binden en betere verlichting 's avonds (Gemeente Schiedam et al., 2010).



**Afbeelding 5.3** Schiedam  
Fietsenstalling station Schiedam Centrum  
(eigen foto)

## **5.8 Case Houten**

De laatste categorie van stations waarbij een grote kans is op fietsenstallingsproblemen is de categorie 'stations bij centrum kleine stad / dorp'. Een voorbeeld daarvan is Houten. In 2011 is daar in verband met spoorverdubbeling ook een nieuw station gekomen. Het spoor is opgetild en dat gaf de mogelijkheid om onder het perron een fietsenstalling te positioneren met 3.100 plaatsen. Dit zogenaamde 'fietstransferium' is gratis en bewaakt. Het aantal plaatsen kan uitgebreid worden naar 4.200. Het bijzondere aan Houten is dat de bestaande bewaakte stalling particulier werd geëxploiteerd. De gemeente wist het recht van opstal te verkrijgen en opende een aanbesteding. Dat heeft geleid tot een flink lagere prijs (Hendriks, 2011).

## **5.9 Conclusie**

Dit hoofdstuk gaat over huidige oplossingen die gehanteerd worden om het stallingsprobleem op stations op te lossen. Financieel wordt dat gedaan door het programma Ruimte voor de fiets dat liep tot 2012. Op dat moment was er echter nog steeds een tekort aan stallingsplaatsen. Daarom is het actieplan Fietsparkeren stations gestart. Het grootste tekort zit bij de top-32 locaties. Dat zijn vooral (zeer) grote stations in het centrum van een (middel)grote stad, voorsteden met een knooppuntfunctie en stations bij centra in kleine steden of dorpen. Uit de verschillende cases blijkt dat het tekort overal wordt opgelost door vergroting van de fietsenstallingen. Er wordt echter wel met aanvullende maatregelen gewerkt om het probleem beheersbaar te houden. Zo worden er luxe (betaalde) stallingen gebouwd om meer inkomsten te krijgen, wordt geprobeerd reizigers te verdelen over stations en probeert men de kosten te drukken door een aanbesteding. Het nadeel van de luxe stallingen is dat deze ook weer meer fietsers aan kan trekken, waardoor het probleem groter wordt.

## 6. HUURFIETSGBEbruik

### 6.1 Introductie

In veel steden in het buitenland is een huurfietsensysteem aanwezig door de hele stad. Dit is vaak het geval in grote steden. In dit hoofdstuk worden verschillende voorbeelden bekeken, te weten Kopenhagen, Parijs en Utrecht. De deelvraag is: *welke factoren hebben bij huidige fietsverhuursystemen invloed op het gebruik als natransport op het openbaar vervoer?*

### 6.2 Kopenhagen

In 1995 werd als een van de eerste huurfietsssystemen de *Citybike* gerealiseerd in de Deense stad Kopenhagen. In 2006 stonden er, verdeeld over ruim 110 rekken, ongeveer 2.000 fietsen in heel de stad. Het systeem werkt hetzelfde als winkelwagentjes bij de supermarkt. Het nadeel hiervan is dat nauwelijks iets bekend is over het gebruik van de fietsen. Het lijkt erop dat het gebruik vooral toeristisch is, terwijl het doel was om autoverkeer terug te dringen. Andere nadelen zijn dat er veel fietsen werden gestolen en dat er veel vernieling plaatsvond (Fietsberaad, 2006).

Inmiddels is de *Citybike* vervangen door de *Bycyklen*, een nieuwe versie van het huurfietsensysteem. Het nieuwe systeem moet fungeren als een geïntegreerd deel van het openbaar vervoer in de stad, waardoor het eenvoudig is een fiets vanaf het station mee te nemen (natransport) (Kabell, z.j.). De verbeteringen van het nieuwe systeem zijn op meerdere punten zichtbaar. Ten eerste moet iedereen die een huurfiets wil gebruiken zich tegenwoordig aanmelden. Daarnaast zijn alle fietsen tegenwoordig uitgerust met een elektrische motor en een tablet. Daarop zijn veel mogelijkheden te vinden, waaronder een reisplanner voor het openbaar vervoer (BBC, 2014). Tevens zijn de fietsen uitgerust met GPS. Daardoor is via internet te zien waar de fietsen beschikbaar zijn ([www.bycyklen.de](http://www.bycyklen.de)). De fiets kost tegenwoordig wel geld. Er is een maandabonnement met lage kilometerkosten, maar het is ook mogelijk om zonder abonnement te reizen. De kosten per kilometer zijn dan hoger. Dit alles heeft wel geresulteerd in een groei van het aantal gebruikers (Kabell, z.j.). Het systeem is voor een groot deel gefocust op forenzen en dus als alternatief voor natransport. Daarnaast is het voor toeristen ook interessant, omdat de tablet allerlei kaarten en aanbiedingen bevat.

### 6.3 Parijs

Ook Parijs kent een succesvol fietsverhuursysteem in de stad, genaamd *Vélib*. Het aantal fietsen is gegroeid van ongeveer 7.000 naar ongeveer 24.000 (Jonckheere, 2010). Door advertentie-inkomsten is de prijs van de fietsen erg laag. De eerste dertig minuten zijn gratis, aanmelden is niet nodig en de fietsen kunnen ingeleverd worden op elk uitleenpunt. 96 procent van de fietsen werd in 2008 dan ook korter dan 30 minuten gebruikt (Erlanger, 2008). Ook zijn er abonnementen voor veelgebruikers. Toch zijn ook hier nadelen aan het systeem. Er worden veel fietsen gestolen en vernield. Hierdoor kost het erg veel geld om het aantal fietsen op peil te houden. Ondanks dat is de *Vélib* erg winstgevend voor eigenaar JCDecaux (Erlanger, 2008). Het systeem is niet persé gericht op het openbaar vervoer en wordt vooral gebruikt voor korte unimodale verplaatsingen (Erlanger, 2008). Cijfers zijn niet bekend, maar waarschijnlijk worden de fietsen voor een deel ook gebruikt als natransport. Dit aandeel zal waarschijnlijk echter niet zo groot zijn, omdat Parijs een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer kent.

## 6.4 Utrecht

Net als op andere plekken in Nederland heeft ook Utrecht een OV-fiets. De OV-fiets is op verschillende plekken bij Utrecht Centraal te huren en ook bij de kleinere stations is het mogelijk om een OV-fiets te gebruiken (bijvoorbeeld door middel van een fietskluis). Ook bij fietsenstallingen in de stad worden er OV-fietsen aangeboden. Verder wordt er sinds 2014 een proef gedraaid met twee 'OV-fietspunten'. Dat zijn geautomatiseerde locaties om een OV-fiets te huren (zie afbeelding 6.1). Deze locaties zijn in de binnenstad te vinden en vooral bedoeld om te kijken of het geautomatiseerde systeem goed werkt. (Pretwerk, 2014). Het systeem zelf is niet erg vernieuwend. Door middel van een automaat wordt een sleutel van een van de fietsen verstrekt. Het voordeel van de OV-fietspunten is dat het huren van een fiets sneller gaat. Om een fiets op een andere locatie in te leveren moet een boete van €10 betaald worden (NS, 2015). Voor forenzen is dit geen probleem, maar voor recreatieve reizen kan dit wel een beperking zijn. De OV-fiets is daarmee niet in alle gevallen een aanvulling op het openbaar vervoer.



**Afbeelding 6.1**

OV-fietspunt bij het Moreelsepark in Utrecht (eigen foto)

## 6.5 Conclusie

Er zijn verschillende factoren die invloed hebben op het gebruik van huurfietsssystemen als natransport in het openbaar vervoer. In steden waar fietsverhuursystemen door de hele stad heen te vinden zijn vinden vaak veel recreatieve en toeristische ritten op de huurfietsen plaats. Het aantal forenzen dat gebruik maakt van de huurfiets wisselt sterk per stad. In Kopenhagen is het systeem sterk gefocust als aanvulling op het openbaar vervoer. Het gebruik van de huurfiets door forenzen wordt in eerste instantie beïnvloed door de aanwezigheid bij stations. Wat in de verschillende cases verder naar voren komt is de prijs. Een lage prijs trekt meer gebruikers. De kosten kunnen door advertenties en reclame betaald worden. Verder is het van belang dat het systeem makkelijk te gebruiken is, dat fietsen op meerdere plekken ingeleverd kunnen worden en dat de kwaliteit van de fietsen goed is.

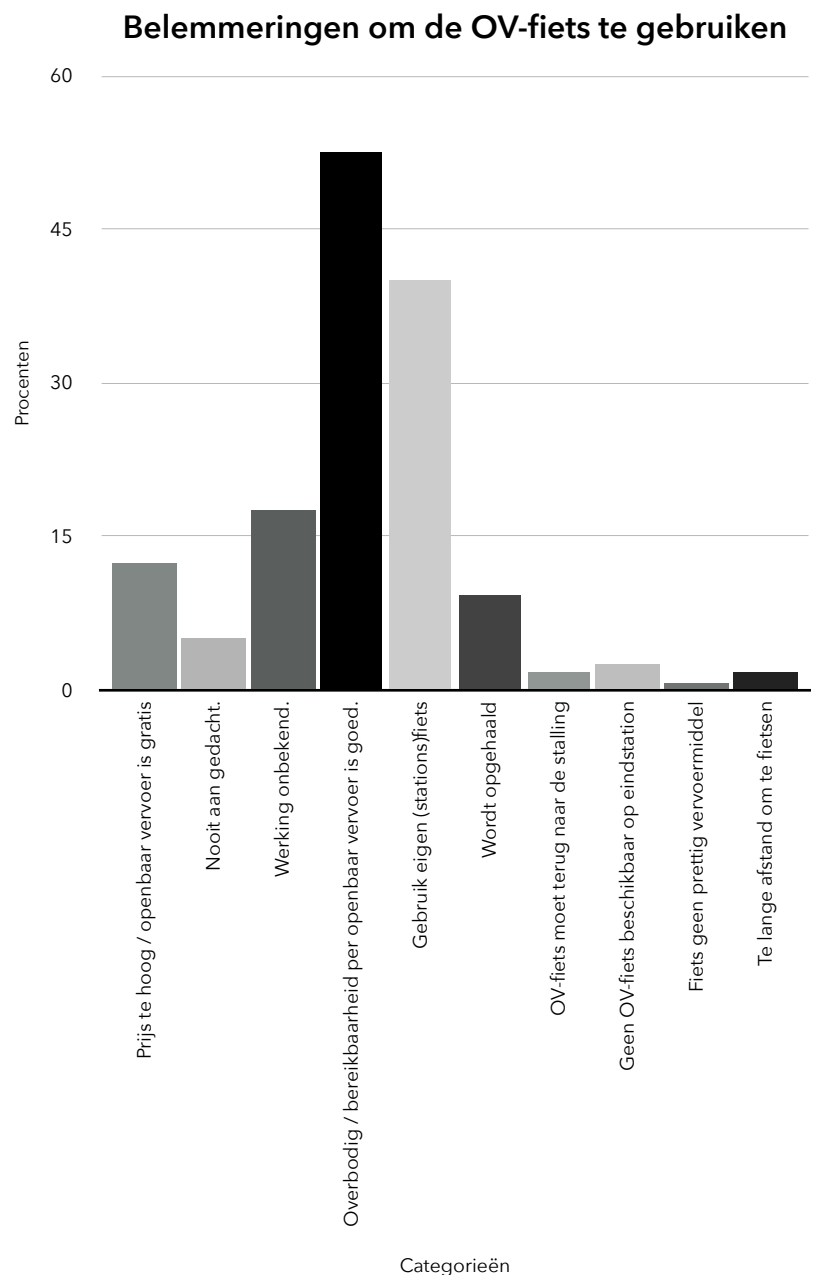
# 7. OV-FIETS

## 7.1 Introductie

De OV-fiets is op dit moment het enige landelijke uitgerolde huurfietsensysteem in Nederland. Buitenlandse systemen die in het vorige hoofdstuk besproken zijn zijn in Nederland niet te vinden. Om te kijken of een huurfietsensysteem een oplossing kan bieden voor het fietsenstallingsprobleem is het dus goed om te kijken naar hoe de OV-fiets op dit moment functioneert en wat er beter kan. Hiervoor is een enquête uitgezet die beantwoord werd door 164 mensen. Deze enquête en alle uitkomsten zijn in bijlage 1, 2 en 3 te vinden. Deze uitkomsten zijn leidend voor dit hoofdstuk om een antwoord te geven op de vraag *welke factoren kunnen het gebruik van de OV-fiets door treinreizigers gaan bevorderen?*

## 7.2 Potentiële gebruikers

Wat als eerste opvalt bij de uitslagen van de enquête is dat ruim 92 procent van de respondenten bekend is met het fenomeen OV-fiets, maar 83 procent er nog nooit gebruik van heeft gemaakt. De verklaring daarvoor ligt niet in het hoge aantal mensen met een ov-studentenkaart. Er is namelijk geen significant verband daarmee. Ook geeft slechts ongeveer tien procent aan dat het openbaar vervoer gratis is. Als gevraagd wordt naar de redenen dat mensen nog nooit gebruik hebben gemaakt van de OV-fiets komt naar voren dat voor veel mensen de OV-fiets overbodig is (zie figuur 7.1). Naar de eindbestemming rijdt wel openbaar vervoer en dat is goed geregeld. Ook gebruiken veel respondenten een eigen stationsfiets op het eindstation. Dat is zeer relevant voor dit onderzoek, want juist die fietsen staan langdurig in de stationsstalling. Ook opvallend is dat 17,5 procent van de ondervraagden aangeeft dat de werking van de OV-fiets onbekend is. Kennelijk is er niet voldoende



**Figuur 7.1**  
Redenen om de OV-fiets niet te gebruiken.

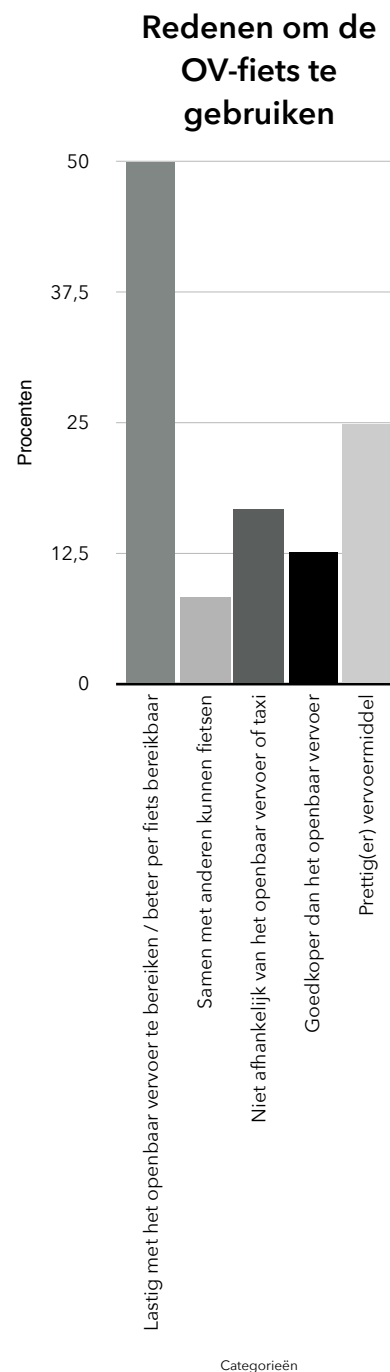
informatievoorziening op stations of andere plekken. Hierdoor worden veel potentiële klanten gemist. Dat komt overeen met bevindingen van de Fietzersbond (2011) onder OV-fietsgebruikers. Daaruit blijkt dat de meeste mensen in die enquête de OV-fiets kennen via vrienden, kennissen of collega's.

### 7.3 Huidige gebruikers

Toch zijn er ook respondenten die de OV-fiets wel eens gebruiken (zie figuur 7.2). De redenen hiervoor zijn voor een deel tegenovergesteld aan bovengenoemde. Zo wordt de OV-fiets gebruikt om op plekken te komen die lastig met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. De respondenten die de OV-fiets gebruiken geven echter ook aan dat ze de fiets een prettiger vervoermiddel vinden dan het openbaar vervoer en liever ook niet afhankelijk willen zijn van het openbaar vervoer. Ook dit correspondeert met ander onderzoek. De meeste mensen gebruiken de OV-fiets voor gemak, en vrijheid (Fietzersbond, 2011). Verder valt op dat de meeste mensen de OV-fiets met name gebruiken als ze een dagje uit gaan. Dit zijn vaak echter verplaatsingen die anders met het openbaar vervoer zouden zijn gedaan. Dit blijkt ook uit de enquête van de Fietzersbond (2011). Dit OV-fietsgebruik heeft geen invloed op het aantal fietsen dat op het station staat. Mensen die een dagje uit gaan hebben geen stationsfiets op het eindstation staan.

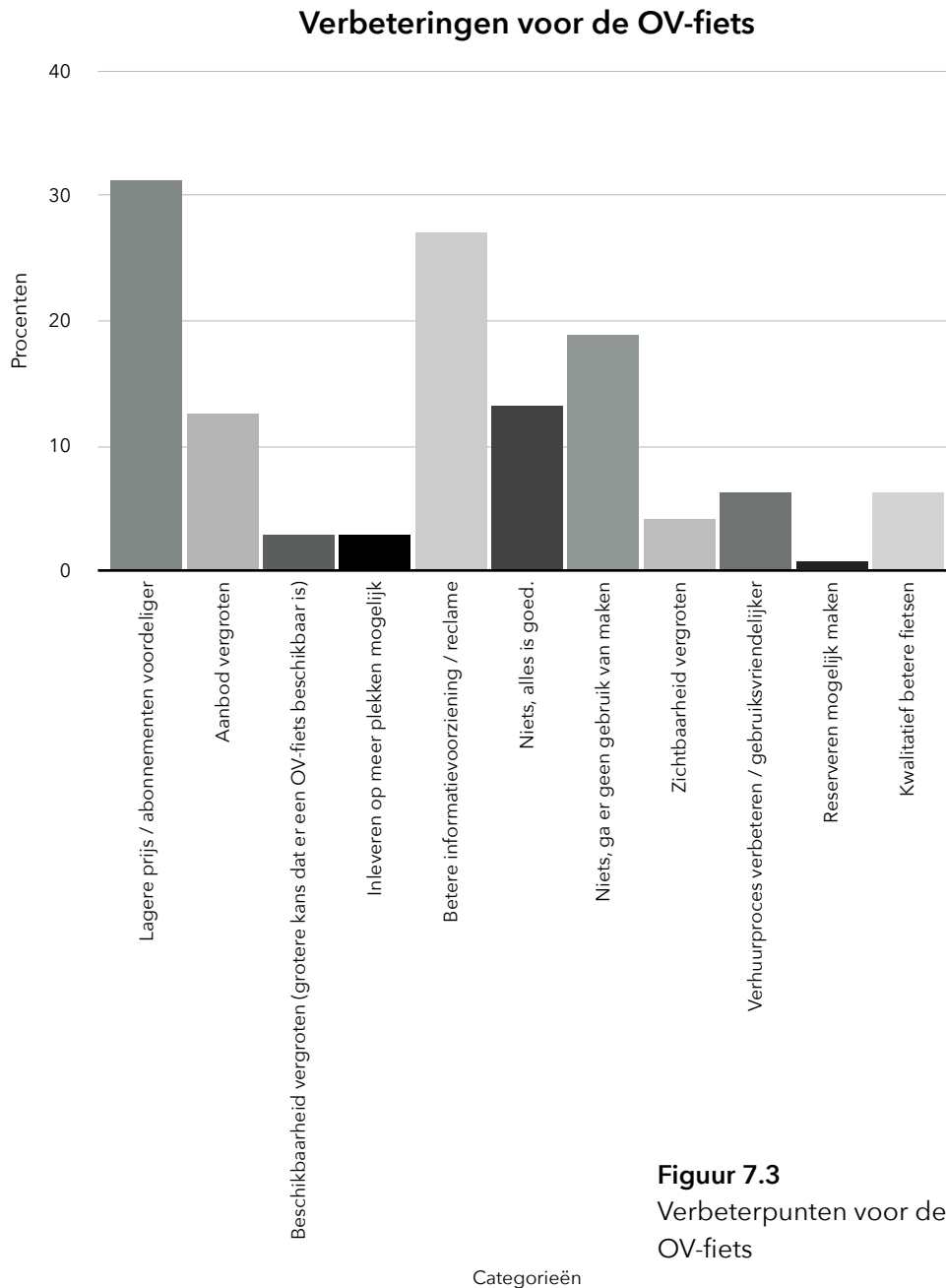
### 7.4 Verbeteringen

Ondanks dat weinig mensen de OV-fiets gebruiken staan de meeste respondenten niet onwelwillend tegenover het concept. Dat blijkt als gevraagd wordt naar verbeteringen die toegepast zouden kunnen worden op de OV-fiets (zie figuur 7.3). Bijna twintig procent geeft aan sowieso geen gebruik te gaan maken van de OV-fiets. De overige respondenten geven vooral aan dat de prijs van de abonnementen of de dagprijs lager moet. Veel mensen zouden wel gebruik maken van de OV-fiets als het gratis was. OV-fietsgebruikers in 2011 gaven vooral aan dat het een verbetering zou zijn als het voordeliger is om OV-fietsen op een andere plek in te kunnen leveren (Fietzersbond, 2011). Daarnaast zou het ook werken als er betere informatievoorziening zou zijn. Kennelijk wordt er op dit moment te weinig reclame gemaakt voor de OV-fiets. Een klein deel van de respondenten geeft ook aan dat de zichtbaarheid op station groter zou moeten zijn. Er is echter ook ruim tien procent die te kennen geeft dat het systeem al goed werkt.



**Figuur 7.2**  
Redenen om de OV-fiets te gebruiken.





**Figuur 7.3**  
Verbeterpunten voor de  
OV-fiets

## 7.5 Conclusie

Uit de gehouden enquête blijkt dat huidige gebruikers de OV-fiets vooral gebruiken voor natransportverplaatsingen die niet praktisch zijn met het openbaar vervoer. Andere redenen zijn dat men niet afhankelijk is van het openbaar vervoer en dat de fiets een prettig vervoermiddel is. Voor een deel is het tegenovergestelde waar voor mensen die nog nooit gebruik hebben gemaakt van de OV-fiets. Vaak wordt door die respondenten de OV-fiets niet gebruikt, omdat de bereikbaarheid per openbaar vervoer prima is. Een andere belangrijke reden is dat men een eigen fiets op het eindstation heeft staan. De OV-fiets zou verbeterd kunnen worden door een lagere huur- of abonnementsprijs, betere informatievoorziening en betere zichtbaarheid op stations.

# CONCLUSIE

Door verschillende oorzaken is er op dit moment sprake van een fietsenstallingsprobleem bij stations in Nederland. De oorzaken zijn zowel economisch, financieel als organisatorisch van aard. Oplossingen die op dit moment toegepast worden spelen op alle aspecten in, maar creëren extra ruimte voor fietsen en trekken daardoor soms nieuwe fietsen aan. Daarmee zijn het oplossingen die op lange termijn niet rendabel meer zijn, omdat het te veel geld gaat kosten.

Een manier waarop het aantal fietsen op stations terug kan worden in gebracht is het gebruik van huurfietsen. In het buitenland zijn daar wisselende ervaringen mee opgedaan. Een alternatief in Nederland is de OV-fiets. Uit verschillende cases kan worden geleerd dat een huurfietsensysteem hoger gewaardeerd en meer gebruikt wordt als de prijs niet te hoog is, de kwaliteit van de fietsen goed is en het systeem feilloos en eenvoudig werkt. Dat kan in Nederland nog verbeterd worden. Zo mag een OV-fiets niet op een andere plaats ingeleverd worden, kunnen de OV-fietsen niet eenvoudig en snel meegenomen kunnen worden en de informatievoorziening is ook nog niet optimaal. Toch heeft de OV-fiets zeker potentie. Dat is ook te zien aan de groeicijfers van de afgelopen jaren.

Op stationsstallingen staan voor een groot deel fietsen die gebruikt worden als voortransport. Deze fietsen zijn niet simpelweg te vervangen door OV-fietsen, omdat mensen het liefst met een eigen fiets naar het station fietsen. Hoeveel fietsen dit zijn wisselt per station. In de behandelde case Delft is dit bijvoorbeeld ongeveer 70 procent. Het overige deel bestaat uit fietsen die worden gebruikt voor natransport. Voor deze categorie fietsen kan de OV-fiets een interessant alternatief zijn. Dit alternatief moet dan wel aantrekkelijk gemaakt worden door interessante prijzen, goede voorwaarden en eenvoudige bediening. Ook moet worden nagedacht over hoe dit product in de markt wordt gezet. Uit de gehouden enquête blijkt immers dat bij veel respondenten de werking niet (helemaal) duidelijk is. Tot slot zou een abonnement voor veelgebruikers ook het gebruik kunnen vergroten.

Het gebruik van de OV-fiets kan het aantal stationsfietsen tot op zekere hoogte beperken. Daardoor kan het de druk op de ruimte vlakbij stations iets doen afnemen, omdat OV-fietsen efficiënter zijn qua ruimtegebruik. Een gemiddelde stationsfiets staat immers een groot deel van de tijd stil op het station en een OV-fiets wordt meer gebruikt. Daarom is het interessant om OV-fietsen een plek te geven in het stallingsbeleid bij stations.

## LITERATUUR

Faghih-Imani, A., Eluru N., El-Geneidy A.M., Rabbat, M., Haq, U. (2014). *How land-use and urban form impact bicycle flows: evidence from the bicycle-sharing system (BIXI) in Montreal*. *Journal of Transport Geography* 41: 306-314.

BAM (2014). *BAM start bouwwerkzaamheden voor 's werelds grootste fietsenstalling in Utrecht*. Geraadpleegd op 21-02-2015 via <http://www.bam.nl/pers/persberichten/bam-start-bouwwerkzaamheden-voor-s-werelds-grootste-fietsenstalling-in-utrecht>. Bunnik: BAM.

BBC (2014). *Hiring an electric 'smart' bike in Copenhagen*. Geraadpleegd op 23-05-2015 via <http://www.bbc.com/news/technology-28261140>. London: BBC.

Berenschot (2010). *Fietsparkeren bij stations - oplossingsrichtingen voor een systeemsprong*. Geraadpleegd op 26-03-2015 via <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2010/06/04/fietsparkeren-bij-stations/fietsparkeren-bij-stations.pdf>. Groningen: Berenschot.

Berenschot (2011). *De evolutie van de stationsstalling*. Geraadpleegd op 26-03-2015 via <http://www.berenschot.nl/markten-sectoren/markten-sectoren/fietsparkeren/>. Groningen: Berenschot.

Boggelen, O. van, Thijssen, B. (2008). *Fietsparkeerproblemen onder het vergrootglas*. Geraadpleegd op 16-05-2015 via <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Publicatie%20nr%2014%20Fietsparkeerproblemen%20onder%20het%20vergrootglas%20versie%202.pdf>. Rotterdam: Fietsberaad.

Brons, M., Givoni, M. & Rietveld P. (2009). *Access to railway stations and its potential in increasing rail use*. *Transportation Research part A: Policy and practice* 43: 136-149.

Erlanger, S. (2008). *A New Fashion Catches On In Paris: Cheap Bicycle Rentals*. Geraadpleegd op 15-05-2015 via [http://www.nytimes.com/2008/07/13/world/europe/13paris.html?\\_r=3&ei=5087&em=&en=607f90e234d58472&ex=1216094400&pagewanted=all&oref=slogin&oref=slogin&](http://www.nytimes.com/2008/07/13/world/europe/13paris.html?_r=3&ei=5087&em=&en=607f90e234d58472&ex=1216094400&pagewanted=all&oref=slogin&oref=slogin&). New York: New York Times.

Fietsberaad (2006). *High-tech huurfietsen slaan aan - in het buitenland*. Geraadpleegd op 15-05-2015 via <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000150.pdf>. Ede: Fietsberaad

Fietsberaad (2007). *Ontwikkelingen van het fietsgebruik in voor- en natransport van de trein*. Geraadpleegd op 28-02-2015 via: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/publicatie%2012%20voor-%20en%20natransport%20trein.pdf>. Ede: Fietsberaad.

Fietsersbond (2011). *Hoe bevalt de OV-Fiets? Onderzoek naar particuliere pashouders*. Geraadpleegd op 26-02-2015 via: [http://media.fietsersbond.nl.s3.amazonaws.com/documenten/OV-fiets\\_onderzoek\\_2011\\_volledig.pdf](http://media.fietsersbond.nl.s3.amazonaws.com/documenten/OV-fiets_onderzoek_2011_volledig.pdf). Utrecht: Fietsersbond.

Givoni, M., Rietveld, P. (2007). *The access journey to the railway station and its role in passengers' satisfaction with rail travel*. *Transport Policy* 14 (5): 357-365.

Hendriks, R. (2011). *Stationsstalling Houten: Gemeente baas in eigen huis*. Geraadpleegd op 01-05-2015 via <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/houten.pdf>. Ede: Fietsberaad.

Jonckheere, J. (2010). *Vergelijkende studie van stedelijke fietsverhuursystemen*. Geraadpleegd op 10-03-2015 via <http://www.scriptiebank.be/sites/default/files/de5724a000f915a9adaedb807b68ce3d.pdf>. Antwerpen: Universiteit Antwerpen.

Kabell, M. (z.j.). *The New Bike Sharing System is a Perfect Fit for Copenhagen*. Geraadpleegd op 15-05-2015 via <http://gobike.com/cities/denmark/copenhagen-1/>. Copenhagen: GoBike

Keijer, M.J.N., Rietveld, P. (2000). *How do people get to the railway station? The Dutch experience*. *Transportation Planning and Technology* 23: 215-235.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014). *Mobiliteitsbeeld 2014*. Geraadpleegd op 13-04-2015 via <http://www.kimnet.nl/publicatie/mobiliteitsbeeld-2014>. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Korver W., Cornelissen, C.E. & Verroen, E.J. (2001). *Second opinion concessie NSR- Staat: vervoerkundige analyses*. TNO INRO 2001 - 47.

Maat, K., Daamen, W., Van Goeverden, K., Louw, E., Molin, E., Yap, M., Hoogendoorn, S. (2012). *Fietsparkeren bij de stations van Delft*. Geraadpleegd op 01-05-2015 via <http://ris.delft.nl/document.php?m=3&fileid=95245&f=c2ce113958b4cbcf8a45715614f3ff2e&attachment=0&c=38595>. Delft: TU Delft.

Mansveld, W. (2014). *Fietsparkeren bij stations - brief aan de Tweede Kamer*. Geraadpleegd op 15-04-2015 via <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/05/12/fietsparkeren-bij-stations/fietsparkeren-bij-stations.pdf>. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Martens, K. (2007). *Promoting bike-and-ride: The Dutch experience*. *Transportation Research Part A* 41, pp.326-338.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014a). *Fietsparkeervervoorziening uitbreiden en verbeteren*. Geraadpleegd op 14-04-2015 via <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/publicaties/2014/10/13/fietsenstallingen-uitbreiden-en-verbeteren/fietsparkeervervoorzieningen-uitbreiden-en-verbeteren.pdf>. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2014b). *Fietsparkeervervoorziening uitbreiden en verbeteren. Bijlage 2: toelichting op bereikte resultaten en aanpak tot 2020*. Geraadpleegd op 14-04-2015 via <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/28/toelichting-op-bereikte-resultaten-en-aanpak-tot-2020/toelichting-op-bereikte-resultaten-en-aanpak-tot-2020.pdf> Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

NS (2015). *OV-fiets tarieven particulier - per 1 januari 2015*. Geraadpleegd op 15-05-2015 via <http://www.ov-fiets.nl/ovfiets/hoe-werkt-ov-fiets/submenu/hoe-werkt-het.html>. Utrecht: NS.

Pretwerk (2014). *NS breidt fietsverhuurnetwerk steeds verder uit*. Geraadpleegd op 15-05-2015 via <http://pretwerk.nl/topnieuws/ns-breidt-fietsnetwerk-steeds-verder-uit/29825>. Utrecht: Pretwerk.

ProRail, Gemeente Utrecht & NS (2012). *Fietsparkeren Utrecht Centraal - Pilot Fietsparkeren West*. Geraadpleegd op 30-04-2015 via [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsparkeren-Utrecht-Centraal\\_Pilot-fietsparkeren-west.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsparkeren-Utrecht-Centraal_Pilot-fietsparkeren-west.pdf). Utrecht: ProRail, Gemeente Utrecht en NS.

Treinreiziger.nl (2014a). *NS moet grotere bijdrage leveren aan fietsenstallingen*. Geraadpleegd op 13-04-2015 via [http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/ns\\_moet\\_grotere\\_bijdrage\\_leveren\\_aan\\_fietsenstallingen-146600](http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/ns_moet_grotere_bijdrage_leveren_aan_fietsenstallingen-146600). Rotterdam: Treinreiziger.nl.

Treinreiziger.nl (2014b). *Gebruik OV-Fiets groeit nog steeds*. Geraadpleegd op 21-02-2015 via [http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/gebruik\\_ov-fiets\\_groeit\\_nog\\_steeds-146680](http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/gebruik_ov-fiets_groeit_nog_steeds-146680). Rotterdam: Treinreiziger.nl

Trouw (2007). *Tekort aan fietsenstallingen op stations*. Geraadpleegd op 13-04-2015 via <http://www.trouw.nl/tr/nl/4492/Nederland/article/detail/1350538/2007/01/26/Tekort-aan-fietsenstallingen-op-stations.dhtml>. Amsterdam: Trouw.

Twynstra Gudde (2008). *Quickscan 'Weg met de weesfiets'*. Geraadpleegd op 13-04-2015 via <http://tinyurl.com/lkba5rg>. Amersfoort: Twynstra Gudde.

# BIJLAGEN

## Bijlage 1 Vragen enquête

1. Wat is uw leeftijd?
  - Jonger dan 15 jaar.
  - 15-24 jaar.
  - 25-34 jaar.
  - 35-44 jaar.
  - 45-54 jaar.
  - 55-64 jaar.
  - 65-74 jaar.
  - 75 jaar of ouder.
2. Hoe vaak reist u gemiddeld met de trein?
  - 4-5 dagen per week.
  - 1-3 dagen per week.
  - Een (paar) keer per maand.
  - Een (paar) keer per jaar.
  - Minder dan een keer per jaar.
3. Bent u in het bezit van een OV-studentenkaart?
  - Ja.
  - Nee.
4. Waarvoor reist u voornamelijk met de trein?
  - Werk.
  - Studeren (thuiswonend).
  - Studeren (uitwonend) (-> vraag 6).
  - Recreatief (-> vraag 6).
  - Anders, namelijk ...
5. Hoe reist u meestal van het eindstation naar uw bestemming?
  - Openbaar vervoer (bus, tram, metro).
  - (Stations)fiets.
  - Vouwfiets.
  - Auto.
  - OV-fiets.
  - Lopen.
  - Anders, namelijk ...
6. Bent u op de hoogte van het bestaan van de OV-fiets?
  - Ja.
  - Nee (-> vraag 13).
7. Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van de OV-fiets?
  - 4-5 dagen per week.
  - 1-3 dagen per week.
  - Een (paar) keer per maand.
  - Een (paar) keer per jaar.

- Nooit (-> vraag 12).

8. Waarom heeft u wel eens gebruik gemaakt van de OV-Fiets?

9. Wanneer maakt u meestal gebruik van de OV-fiets?

*Bijvoorbeeld 'om naar mijn werk te reizen' of 'als ik een dagje uit ben in een andere stad'.*

10. Wat zou er moeten veranderen, zodat u meer gebruik zou gaan maken van de OV-fiets?

*Bijvoorbeeld lagere prijs, aanbod op meer stations, betere kwaliteit van fietsen, etc.*

11. Heeft u verder nog opmerkingen? (-> formulier verzenden).

12. Waarom heeft u nog nooit gebruik gemaakt van de OV-Fiets voor de route die u het meest aflegt? (-> vraag 10).

13. Hieronder staat enige informatie over de OV-fiets. Nu u dit weet, zou u in de toekomst overwegen een OV-fiets te huren?

*OV-fiets is een fietsverhuursysteem bij station in Nederland en is op ongeveer 250 plekken te vinden. Na registratie kunt u voor 3,15 euro per keer (maximaal 24 uur) een OV-fiets huren.*

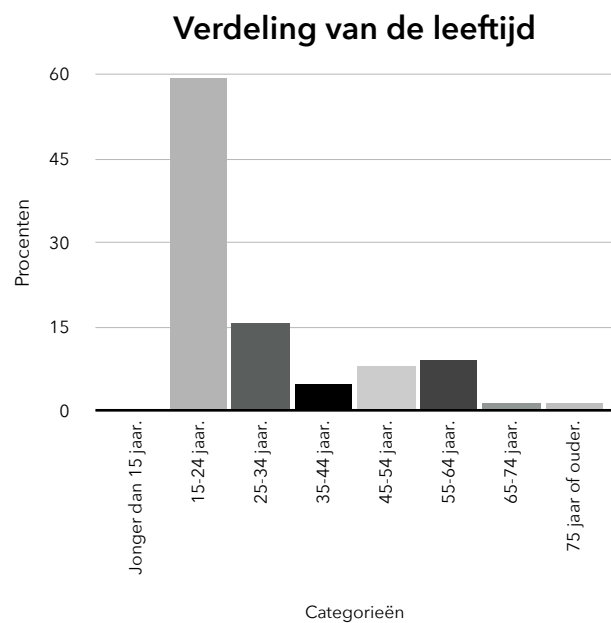
- Ja.
- Nee.
- Misschien.

## Bijlage 2 Resultaten enquête

Aantal respondenten: 164.

### 1. Wat is uw leeftijd?

Categorie	Frequentie	Procent
Jonger dan 15 jaar.	0	0
15-24 jaar.	98	59,8
25-34 jaar.	26	15,9
35-44 jaar.	8	4,9
45-54 jaar.	13	7,9
55-64 jaar.	15	9,1
65-74 jaar.	2	1,2
75 jaar of ouder.	2	1,2

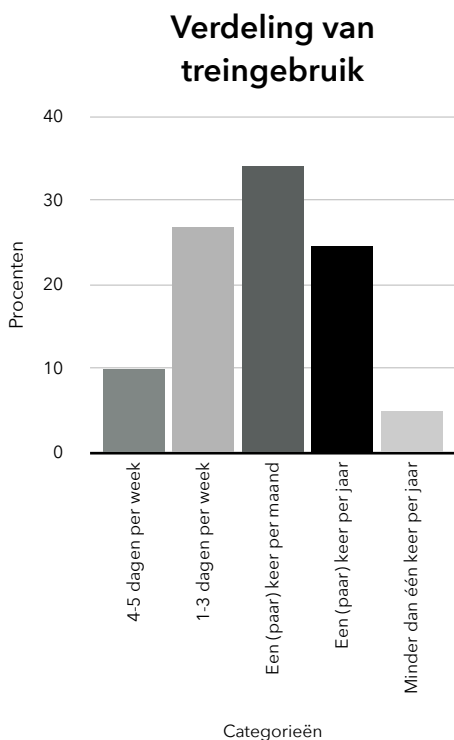


*De leeftijdsverdeling in de enquête is niet optimaal. Toch hoeft dat niet veel invloed te hebben op de uitslagen. Het gebruik van het openbaar vervoer is namelijk beter verdeeld.*



## 2. Hoe vaak reist u gemiddeld met de trein?

Categorie	Frequentie	Procent
4-5 dagen per week	16	9,8
1-3 dagen per week	44	26,8
Een (paar) keer per maand	56	34,1
Een (paar) keer per jaar	40	24,4
Minder dan één keer per jaar	8	4,9



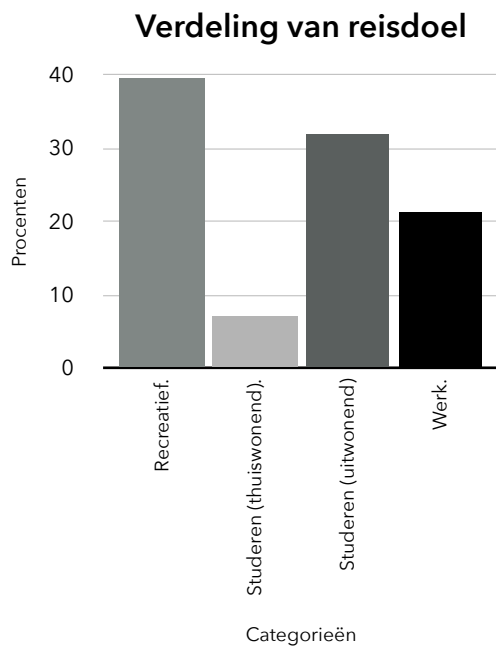
*De respondenten die minder dan één keer per jaar met de trein reizen zijn niet relevant voor het onderzoek en daarom verder niet meegenomen in het vervolg.*

## 3. Bent u in het bezit van een ov-studentenkaart?

Categorie	Frequentie	Procent
Ja.	82	50,6
Nee.	74	49,4

#### 4. Waarvoor reist u voornamelijk met de trein?

Categorie	Frequentie	Procent
Recreatief.	62	39,7
Studeren (thuiswonend).	11	7,1
Studeren (uitwonend)	50	32,1
Werk.	33	21,2



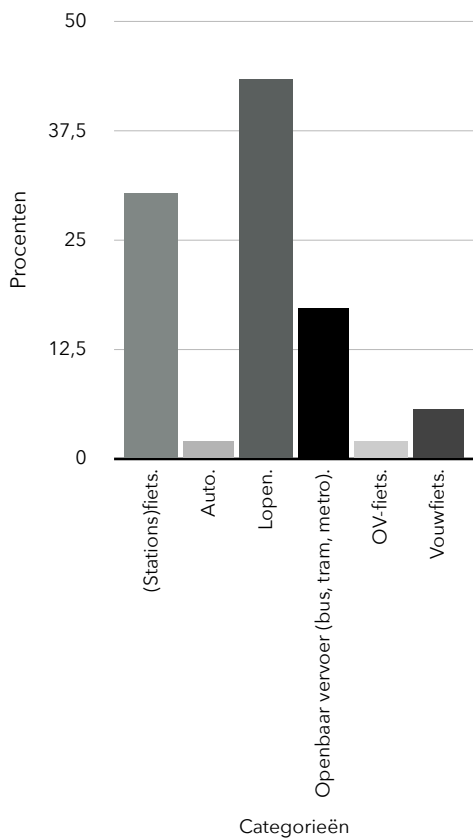
*De categorie 'anders, namelijk...' bevatte geen antwoorden die niet in bovenstaande categorieën passen. 'Middelbare school' is toegevoegd aan 'studeren (thuiswonend)', omdat dat geen verschil maakt voor het reisgedrag. Hetzelfde geldt voor familiebezoek. Het gaat hier om incidentele reizigers, dus dit antwoord is toegevoegd aan 'recreatief'.*

5. Hoe reist u meestal van het eindstation naar uw bestemming?

*Alleen ingevuld door mensen die uitwonend student zijn of naar hun werk reizen.*

Categorie	Frequentie	Procent
(Stations)fiets.	16	30,2
Auto.	1	1,9
Lopen.	23	43,4
Openbaar vervoer (bus, tram, metro).	9	17,0
OV-fiets.	1	1,9
Vouwfiets.	3	5,7

**Verdeling natransport  
naar werk of studie**



6. Bent u op de hoogte van het bestaan van de OV-fiets?

Categorie	Frequentie	Procent
Ja.	144	92,3
Nee.	12	7,7

7. Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van de OV-fiets?

*Alleen ingevuld door mensen die op de hoogte zijn van het bestaan van de OV-fiets.*

*Anders komt het percentage dat nooit gebruik heeft gemaakt van de OV-fiets hoger uit.*

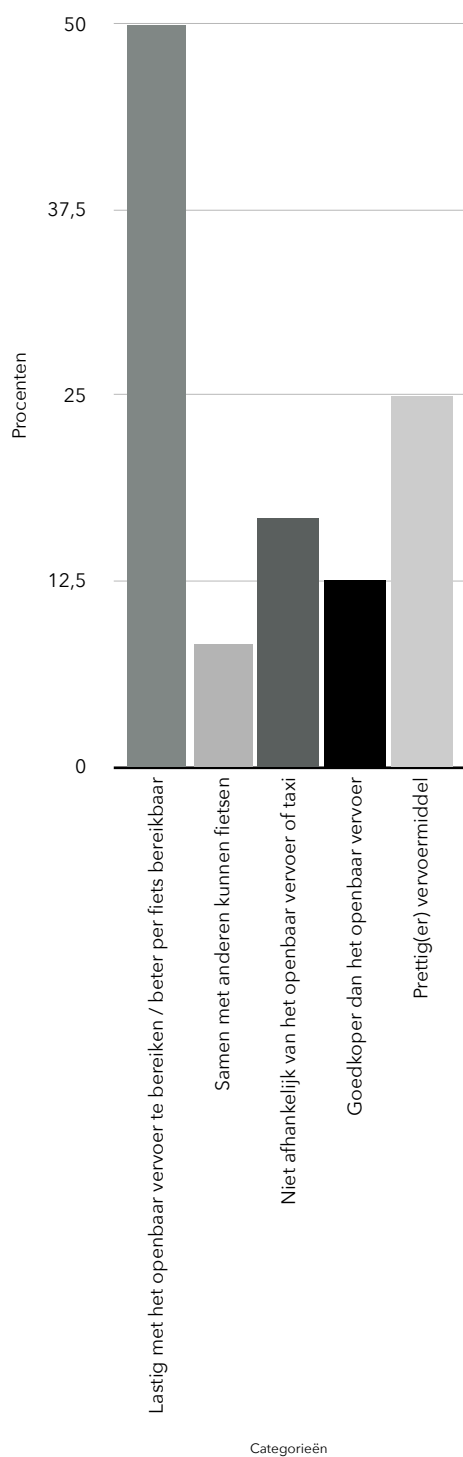
Categorie	Frequentie	Procent
4-5 dagen per week.	0	0,0
1-3 dagen per week.	0	0,0
Een (paar) keer per maand.	4	2,8
Een (paar) keer per jaar.	20	13,9
Nooit.	120	83,3

8. Waarom heeft u wel eens gebruik gemaakt van de OV-fiets?

*Categorieën zijn gedestilleerd uit de antwoorden. Sommige respondenten hebben meerdere antwoorden gegeven.*

Categorie	Frequentie	Procent
Lastig met het openbaar vervoer te bereiken / beter per fiets bereikbaar	12	50,0
Samen met anderen kunnen fietsen	2	8,3
Niet afhankelijk van het openbaar vervoer of taxi	4	16,7
Goedkoper dan het openbaar vervoer	3	12,5
Prettig(er) vervoermiddel	6	25,0

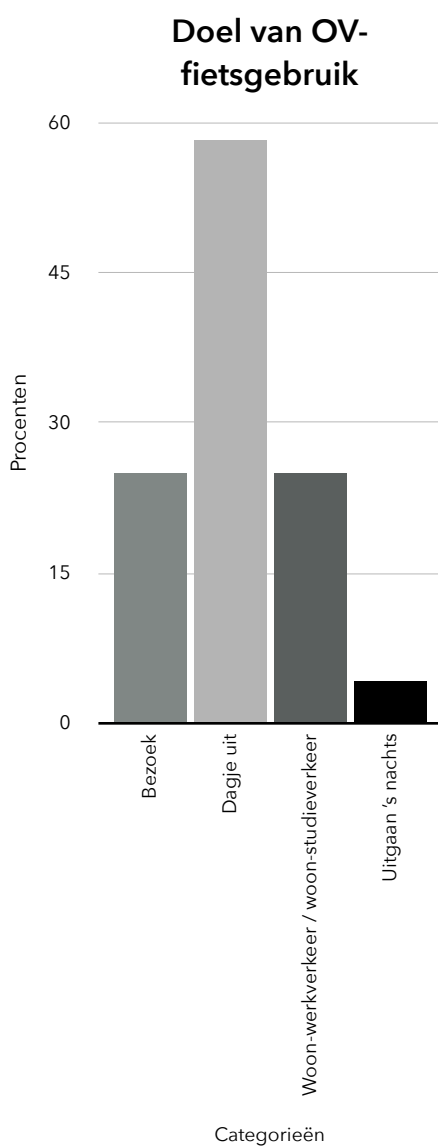
## Redenen om de OV-fiets te gebruiken



### 9. Wanneer maakt u meestal gebruik van de OV-fiets?

*Categorieën zijn gedestilleerd uit de antwoorden. Sommige respondenten hebben meerdere antwoorden gegeven.*

Categorie	Frequentie	Procent
Bezoek	6	25,0
Dagje uit	14	58,3
Woon-werkverkeer / woon-studieverkeer	6	25,0
Uitgaan 's nachts	1	4,2

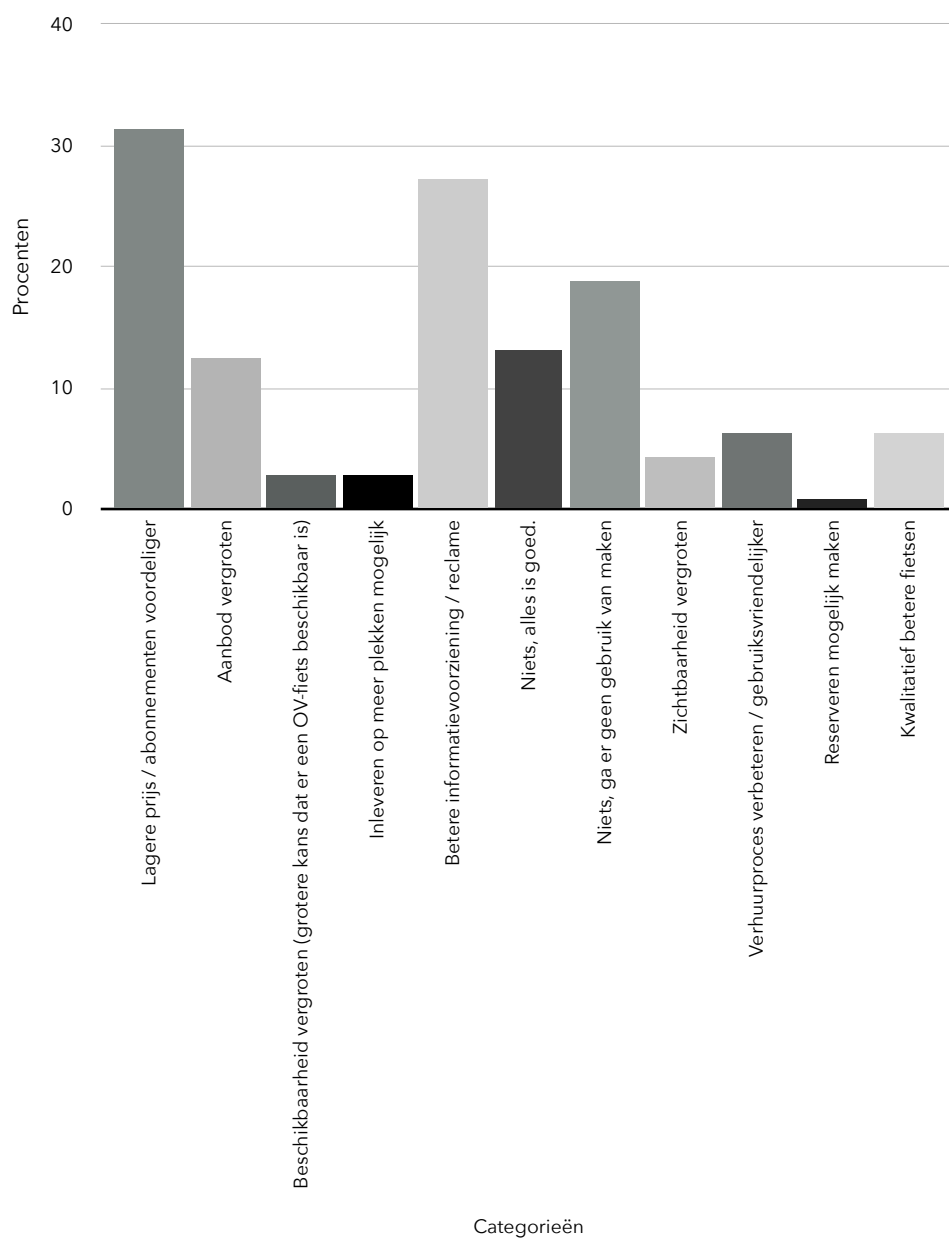


10. Wat zou er moeten veranderen, zodat u meer gebruik zou gaan maken van de OV-fiets?

*Bijvoorbeeld lagere prijs, aanbod op meer stations, betere kwaliteit van fietsen, etc. Categorieën zijn gedestilleerd uit de antwoorden. Sommige respondenten hebben meerdere antwoorden gegeven.*

Categorie	Frequentie	Procent
Lagere prijs / abonnementen voordeliger	45	31,3
Aanbod vergroten	18	12,5
Beschikbaarheid vergroten (grotere kans dat er een OV-fiets beschikbaar is)	4	2,8
Inleveren op meer plekken mogelijk	4	2,8
Betere informatievoorziening / reclame	39	27,1
Niets, alles is goed.	19	13,2
Niets, ga er geen gebruik van maken	27	18,8
Zichtbaarheid vergroten	6	4,2
Verhuurproces verbeteren / gebruiksvriendelijker	9	6,3
Reserveren mogelijk maken	1	0,7
Kwalitatief betere fietsen	9	6,3

## Verbeteringen voor de OV-fiets





## 11. Heeft u verder nog opmerkingen?

Inhoudelijke reacties:

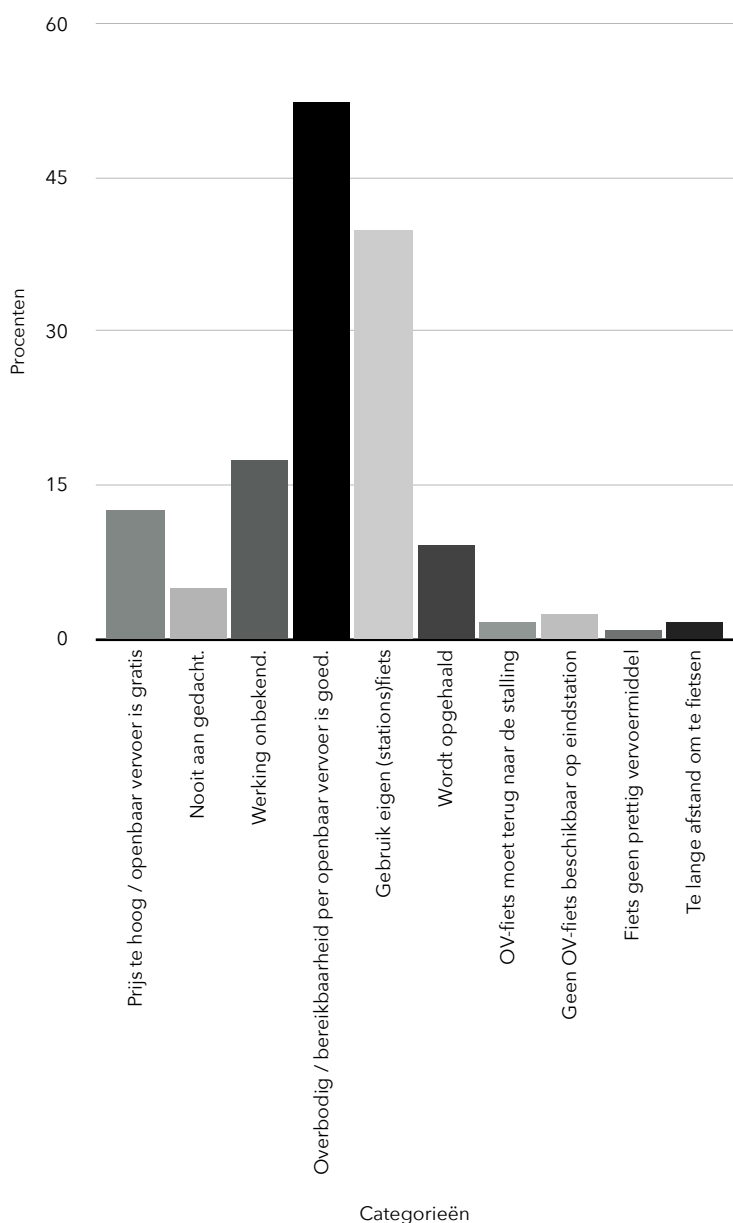
- "Misschien met marketing en communicatie duidelijker maken dat het aanwezig is en wat jongeren er mee kunnen".
- "OV-fiets is voor studenten denk ik minder een optie, omdat andere vormen van openbaar vervoer gratis zijn."
- "Ik hoop dat de OV-fiets op kleine stations komt. Scheelt mij heel wat loopwerk!"
- "Ik ben benieuwd wanneer studenten gebruik gaan maken van de OV-fiets. Tot nu toe zie ik vooral yuppies op OV-fietsen fietsen."
- "Handig als je van tevoren kunt nagaan of er een OV-fiets beschikbaar is en of je die kunt reserveren."

## 12. Waarom heeft u nog nooit gebruik gemaakt van de OV-fiets?

*Categorieën zijn gedestilleerd uit de antwoorden. Sommige respondenten hebben meerdere antwoorden gegeven.*

Categorie	Frequentie	Procent
Prijs te hoog / openbaar vervoer is gratis	15	12,5
Nooit aan gedacht.	6	5,0
Werking onbekend.	21	17,5
Overbodig / bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed.	63	52,5
Gebruik eigen (stations)fiets	48	40,0
Wordt opgehaald	11	9,2
OV-fiets moet terug naar de stalling	2	1,7
Geen OV-fiets beschikbaar op eindstation	3	2,5
Fiets geen prettig vervoermiddel	1	0,8
Te lange afstand om te fietsen	2	1,7

## Belemmeringen om de OV-fiets te gebruiken



13. Hieronder staat enige informatie over de OV-fiets. Nu u dit weet, zou u in de toekomst overwegen een OV-fiets te huren?

*OV-fiets is een fietsverhuursysteem bij stations in Nederland en is op ongeveer 250 plekken te vinden. Na registratie kunt u voor 3,15 euro per keer (maximaal 24 uur) een OV-fiets huren.*

Categorie	Frequentie	Procent
Ja	6	50,0
Nee	2	16,7
Misschien	4	33,3

## Bijlage 3 Statistische toetsen

Categorie 1	Categorie 2	Toets	Significantie niveau	Statistisch verband bij 95% significantienniveau
OV-fietsgebruik (ja / nee)	Reisdoel trein	Chi- kwadraattoets	0,639	Nee
OV-fietsgebruik (ja / nee)	Hoeveelheid treingebruik	Chi- kwadraattoets	0,391	Nee
OV-fietsgebruik	Leeftijd	Een-factor variantieanalyse	0,026 Bonferroni: 0,116	Ja Nee
Bekendheid OV- fiets	Leeftijd	Een-factor variantieanalyse	0,002 Bonferroni: 0,0122	Ja Ja
OV-studentenkaart	OV-fietsgebruik (ja / nee)	Chi- kwadraattoets	0,115 (tweezijdig)	Nee