

Sterke toename van fietsgebruik naar het station

De signalen dat de vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij stations flink groeit werden de afgelopen jaren steeds sterker. Op veel stations puilen de stallingen uit. En nieuwe parkeervoorzieningen staan binnen een mum van tijd weer vol. Wat is er aan de hand? Het Fietsberaad analyseerde data-bestanden van de NS en ProRail. Belangrijkste conclusie: het fietsgebruik naar stations groeit inderdaad als kool.

Benoit Tijssen (GroenLicht Verkeersadvies) en Otto van Boggelen (Fietsberaad)

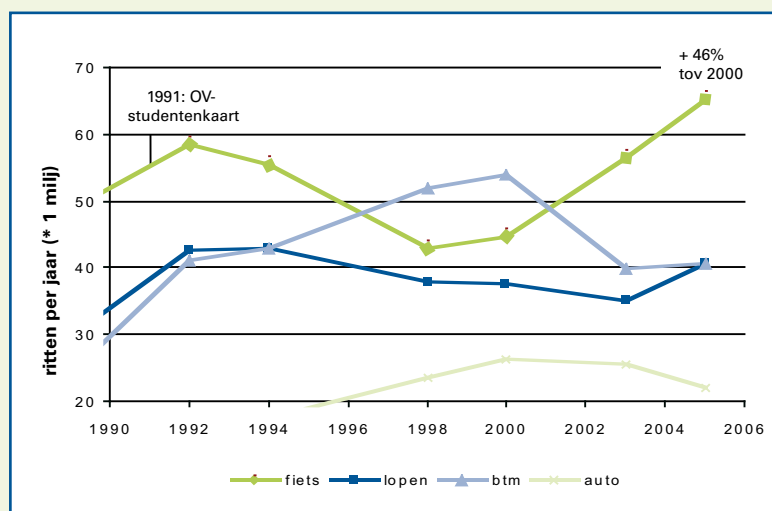


Een belangrijke bron voor het onderzoek is het Klant entevredenheidsonderzoek (KTO) van de NS. Jaarlijks ondervraagt de NS ongeveer 60.000 treinreizigers over allerlei aspecten van de treinreis. Eén van de vragen gaat over vervoermiddel dat men gebruikt heeft om op het station te komen. Op basis van deze gegevens kan een beeld geschetst worden van de ontwikkelingen van de keuze van het vervoermiddel in het vortransport van de trein over afgelopen 15 jaar (figuur 1). Het fietsgebruik in het vortransport laat in de loop van de tijd een golfbeweging zien. Na een hoogtepunt in 1992 daalt het fietsgebruik in het vortransport met ongeveer een kwart. Sinds de eeuwwisseling stijgt het aantal treinreizigers dat met de fiets naar het station komt weer sterk.

Voor de eeuwwisseling

De ontwikkelingen voor de eeuwwisseling hangen sterk samen met de invoering van de OV-studentenkaart in 1992. De invoering van de OV-studentenkaart heeft twee tegengestelde effecten op het fietsgebruik in het vortransport van de trein. Het marktaandeel van de fiets in het vortransport daalt sterk ten gunste van BTM (van 45% in 1998 naar 37% 1992). Tegelijkertijd wakkert de studentenkaart de reislust van studenten flink aan. Het aantal treinritten stijgt fors. Per saldo leidt de invoering van de OV-studentenkaart er toe dat er meer fietsritten naar stations gemaakt worden.

Figuur 1: ontwikkelingen vervoerwijzekeuze in het vortransport van de trein.
Bron: van 1978 tot 1994 Rietveld (2000) op basis van KTO-NS; van 1998-2005 KTO-NS.
Bewerkt door Fietsberaad



Later in de jaren negentig wordt de bruikbaarheid van de OV-studentenkaart ingeperkt. Sinds 1994 moeten studenten kiezen tussen een week- en weekendkaart en vanaf 1996 krijgen alleen studenten ouder dan 18 jaar een studentenkaart. Gelijktijdig daalt ook het aantal studenten, waardoor het aantal fietsritten naar stations gestaag daalt. In diezelfde periode krijgt de fiets ook te maken met toenemende concurrentie van de auto in het vortransport. Hoewel het marktaandeel van de auto slechts gering is, groeit dit in de jaren negentig wel. In 1992 komt 9% van de treinreizigers per auto naar het station. In 2000 is dit aandeel gestegen tot 16%.

Na de eeuwwisseling

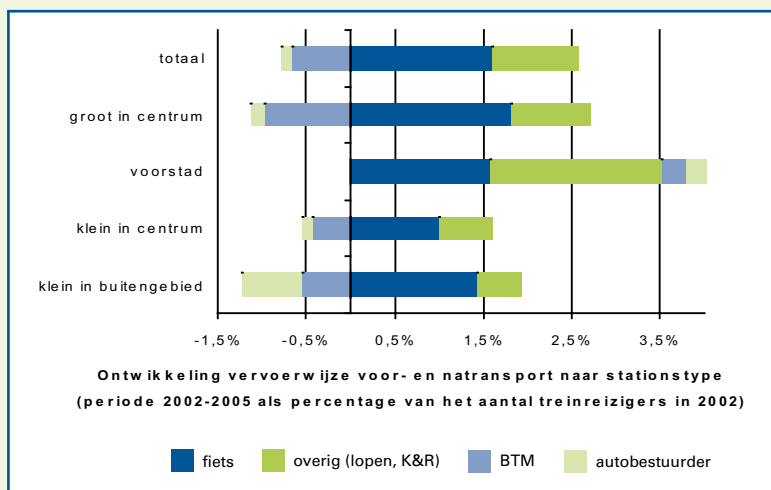
Na de eeuwwisseling begint de fiets aan een sterke revival. In vijf jaar tijd groeit het aantal fietsritten in het vortransport met ongeveer 46%. Deze sterke groei wordt bevestigd door de tellingen die Prorail heeft uitgevoerd naar gestalde fietsen in stationsgebieden. Het aantal fietsen in onbewaakte stallingen stijgt zelfs sneller dan het aantal fietsers. In absolute aantallen fietsritten is de dip uit de jaren negentig inmiddels ruim gecompenseerd. Het marktaandeel van de fiets is echter nog niet op het niveau van wel- eer. In 2005 komt 39% van de treinreizigers met de fiets naar het station, in 1988 was dat 45%.

In de eerste jaren van deze eeuw weet de fiets vooral terrein terug te veroveren op bus, tram en metro. Het stads- en streekvervoer heeft dan over de hele breedte (dus niet alleen in het voor- en natransport van de trein) te kampen met teruglopende reizigersaantallen. Het zijn vooral de betalende klanten (de niet-studenten) die het laten afweten. Een deel van de verklaring wordt gezocht in de tariefverhogingen. Daarnaast is er in veel regio's sterk bezuinigd op lijnen en frequenties, zeker ook in het stadsvervoer. Aan de woningzijde van de treinverplaatsingen profiteert de fiets van het teruglopende BTM-gebruik. Aan de activiteitszijde (werk, school etc) is het aandeel 'lopen' sterk gestegen.

Stijging treingebruik

Tussen 2002 en 2005 stijgt het aantal fietsritten in het vortransport onverminderd. De belangrijkste motor achter deze stijging is de groei van het treingebruik, deels veroorzaakt door een groeiende studentenpopulatie. Het aantal treinverplaatsingen neemt in deze periode met gemiddeld 1,8% per jaar toe. Per saldo komen vrijwel alle nieuwe treinreizigers met de fiets of lopend naar het station. BTM en auto profiteren niet van de groei van het treingebruik.

Voor de periode 2002 -2005 is verder ingezoomd op verschuivingen in de vervoerwijzekeuze per stationstype (zie figuur 2). Het gaat hier om de vervoerwijzen in het vortransport plus natransport. Bij de voorstad-stations is de groei van het aantal treinreizigers gemiddeld het grootst (4% per jaar). Deze stations profiteren waarschijnlijk van de stedelijke ontwikkelingen aan de randen van de steden. Voorbeelden van sterke groeiers zijn Amsterdam Zuid WTC en Rotterdam-Alexander. Bij deze voorstadstations laten alle vervoerwijzen een groei zien in het voor- en natransport, maar de toename van auto- en BTM-gebruik is beperkt.



Figuur 2: Ontwikkeling vervoerwijze voor- en natransport naar stationstype voor de periode 2002-2005, als percentage van het aantal treinreizigers in 2002. Bron: KTO-NS. Bewerkt door Fietsberaad.

Bij alle andere typen stations neemt het auto- en BTM-gebruik af, ondanks de beperkte groei van het aantal treinreizigers. Bij de stations in de middelgrote steden moet vooral BTM inleveren, terwijl bij de wat kleinere station in het buitengebied het aantal treinreizigers dat met de auto komt afneemt. Het fietsgebruik en daarmee de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen stijgt bij alle stations aanzienlijk. Bij de grotere stations nog wat sterker dan bij de kleinere, maar bij de kleine stations was het fietsgebruik al hoog.

Bewaakt en onbewaakt

Aan de hand van kaart- en abonnementenverkoop in 2002 en 2005 is bekeken of ook de bewaakte stallingen profiteren van de groei van het aantal fietsende treinreizigers. Dat blijkt niet het geval. Sterker nog, vooral kleine bewaakte stallingen kampen met een forse daling van de klandizie. Dit heeft deels te maken met het verbeterde aanbod van onbewaakte stallingen.

Type stations*	aantal instappers 2002	toe- of afname per jaar in periode 2002-2005			
		instappers (perc)	fietsritten voor- en natransport (perc)	aantal onbewaakte plekken** (perc)	verkoop bewaakte stalling*** (perc)
klein in buitengebied	31.000	0,7%	4%	1%	-4,0%
klein in centrum	180.000	1,0%	3%	3%	-4,0%
Voorstad	136.000	4,0%	9%	2%	-2,3%
groot in centrum	575.000	1,6%	10%	5%	0,6%
Totaal	922.000	1,8%	7%	4%	-1,1%

*) alleen stations NS-hoofdnet
 **) alleen stations NS-hoofdnet en Proraitellingen aanwezig
 ***) alleen stations waarvoor gegevens bewaakte stalling bekend zijn

Bronnen: NS-KTO, ProRail, NS-Fiets BV.

Tabel 1: Diverse ontwikkelingen op fietsgebied naar stationstype voor de periode 2002-2005.

Type stations	verbouwd in het kader van Ruimte voor de Fiets	aantal stations	toe- of afname per jaar in periode 2002-2005		gemiddelde rapportcijfer onbewaakte stalling
			fietsgebruik voor- en natransport (perc)	verkoop bewaakte stalling** (perc)	
klein	niet verbouwd*	56	3,0%	-3,4%	5,5
	wel verbouwd	181	3,3%	-4,9%	5,7
groot	niet verbouwd*	23	9,6%	0,9%	5,1
	wel verbouwd	10	10,4%	0,0%	5,3

*) alleen stations NS-hoofdnet
 **) alleen stations waarvoor gegevens bewaakte stalling bekend zijn

Tabel 2: verschillen tussen stations, waarvan de (onbewaakte) stallingen wel en niet verbouwd zijn. Over de kwaliteit van de stallingen zijn treinreizigers niet zo goed te spreken. Gemiddeld geven ze het rapportcijfer 5,3 aan de onbewaakte stallingen en aan de bewaakte stalling een 6,6. Onbewaakte stallingen die verbouwd zijn worden iets beter gewaardeerd dan de nog niet verbouwde stallingen, maar het verschil is minimaal (0,2 rapportcijferpunten).

Sinds 1999 is ProRail in het kader van het project Ruimte voor de Fiets bezig met de modernisering van fietsparkeervoorzieningen bij stations. Een groot deel van de (onbewaakte) stallingen bij kleinere stations is inmiddels aan bod geweest. Bij deze stations lijkt het fietsgebruik inderdaad wat sterker te groeien ten koste van andere vervoerwijzen. Tegelijkertijd treedt er echter een verschuiving op van de bewaakte stalling naar de verbeterde onbewaakte stalling. De klandizie van kleine bewaakte stallingen daalde met 4,9% per jaar als de onbewaakte stalling gemoderniseerd is, tegen -3,4% wanneer de onbewaakte stalling nog niet gemoderniseerd is. De klandizie van de grote bewaakte stallingen stijgt wel licht (0,6% per jaar), maar lang niet zo sterk als het aantal fietsende treinreizigers (10% per jaar). Ook hier onder vinden bewaakte stallingen concurrentie van het verbeterde aanbod onbewaakte stallingen in de openbare ruimte.

Capaciteit onbewaakte stallingen

Om een beeld te krijgen van het aanbod van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bij stations zijn de telcijfers van ProRail geanalyseerd. ProRail heeft de afgelopen jaren op een groot aantal stations tellingen laten verrichten voor de monitoring van het project Ruimte voor de Fiets. Uit de tellingen blijkt dat

voor- en natransport trein 2005	activiteiten		
	woningzijde	-zijde	totaal
lopen	24,2%	47,7%	36,0%
(brom)fiets	38,6%	12,0%	25,3%
btm	23,2%	26,0%	24,6%
autopassagier	5,9%	7,7%	6,8%
autobestuurder	7,2%	2,3%	4,7%
overig (trein)taxi	0,4%	3,4%	1,9%
	0,5%	1,0%	0,7%
totaal	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel 3: Vervoerwijzekeuze in het voor- en natransport van de trein in 2005.



de vraag naar onbewaakte stallingen de afgelopen jaren aanzienlijk sneller is gestegen dan het aanbod van klemmen. Met name bij (middel)grote centrumstations leidt dit tot nijpende situaties. Bij 80% van de (middel)grote centrumstation is in 2005/2006 een aanzienlijk tekort aan onbewaakte plekken. Gemiddeld is er bij deze stations voor 500 fietsen geen plek beschikbaar.

Bij het grootste deel van de stations kan de groeiende vraag naar stallingvoorzieningen dus niet zondermeer opgevangen worden met de bestaande capaciteit. Er zijn geen lege plekken meer. Uitbreiding van de capaciteit vergt aanzienlijke investeringen. Een klein rekenvoorbeeld om de orde van grote aan te geven. Sinds de eeuwwisseling is het aantal fietsers dat dagelijks naar het station fietst met 67.000 toegenomen. Prorail gaat uit van een normbedrag van 641 euro per plek. Als voor deze 'nieuwe' fietsers nieuwe onbewaakte voorzieningen gerealiseerd moeten worden, is daar dus een investering van 43 miljoen mee gemoeid.

Het normbedrag gaat uit van uitbreiding op maai-veld in de openbare ruimte. Bij veel centrumstations in (middel)grote steden is echter geen plek meer in de openbare ruimte, terwijl hier wel tweederde van

de groei zich heeft voltrokken. De nieuwe ondergrondse gratis-bewaakte stalling van Zutphen zou voor deze stations als referentie kunnen dienen. Kosten: 2.100 euro per plek. Om op deze hoogwaardige manier aan de groeiende behoefte bij van de afgelopen jaren te voldoen, zou voor deze stations een extra investering van 94 miljoen euro nodig zijn.

Oplossingen op de korte termijn

Uitbreiding van het aanbod van onbewaakte stallingen is kortom hoogst noodzakelijk, maar vergt ook aanzienlijke investeringen. Bovendien moeten vaak nog allerlei tijdrovende procedures doorlopen worden, voordat de eerste spade de grond in kan. Er zijn echter nog goede en goedkopere mogelijkheden op korte termijn de problemen te verlichten. De belangrijkste is het opruimen van weesfietsen. Uit tellingen van het Fietsberaad in Haarlem, Nijmegen, Eindhoven en Leiden blijkt dat gemiddeld 23% van de klemmen bezet wordt gehouden door fietsen die niet meer opgehaald worden, de zogenaamde weesfietsen. Wanneer het lukt om het percentage weesfietsen te verlagen naar ongeveer 3% is op korte termijn de grootste nood gelenigd (zie kader op pagina 24). Het gebruik van de bestaande capaciteit kan verder opgevoerd worden door een maximum stallingsduur van een week in te voeren. Hierdoor komt dagelijks nog eens 8% van de klemmen extra klemmen vrij.

Een laatste mogelijkheid is het beter benutten van de capaciteit in de bewaakte stallingen. In een aantal gevallen is er een tekort aan onbewaakte stallingen in de openbare ruimte, terwijl de bewaakte stalling niet vol staat. De hoogte van stallingstarief is voor veel onbewaakte stallers de belangrijkste reden om geen gebruik te maken van de bewaakte stallingen, zo blijkt uit een enquête in eerder genoemde steden. Verlagen van het stallingstarief bij stations met een capaciteitstekort in de openbare ruimte zou kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem.

De toekomst

De grote vraag is natuurlijk: zet de gestage groei van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij stations ook in de toekomst onverminderd door? Voor de planning van investeringen is dat van wezenlijk belang. Op basis van deze Fietsberaad-analyses kunnen daarover geen harde uitspraken gedaan worden. Een jaarlijkse groei van het aantal treinreizigers van ongeveer 2 tot 4% ligt wel in de lijn der verwachtingen. Het is meer de vraag of het grootste deel van de 'nieuwe' reizigers wederom met de fiets of lopend naar het station komen. Daarvoor is meer inzicht nodig in de samenhang tussen (persoons)kenmerken van treinreizigers en hun fietsgebruik, zodat betrouwbare voorspellingen gemaakt kunnen. Gezien de grote fluctuaties in de afgelopen 20 jaar en de grote bedragen die gemoeid zijn met stationsstallingen is zo'n voorspellend model geen overbodige investering.

Figuur 3: Percentage van de stations met een tekort volgens tellingen van Pro-Rail. Bewerkt: Fietsberaad

