

OV-fiets in het woon-werkverkeer: wel of geen kans?



Steeds meer overheden zien in de OV-fiets een goed smeermiddel om automobilisten uit de auto in de trein of metro te krijgen. Zolang de OV-fiets vooral voor zakelijke en sociaalrecreatieve verplaatsingen wordt gebruikt, zijn er echter grenzen aan de groei en aan de maatschappelijke waarde. Kan de OV-fiets ook een rol spelen in de grote markt van dagelijkse (trein)verplaatsingen naar het werk?

Ron Hendriks



Onderzoek wijst uit dat OV-fiets doet waar het primair voor is bedoeld: reizigers uit de auto trekken. Dankzij de OV-fiets reist 35% van de pashouders vaker met de trein en laat 12% de auto soms of regelmatig staan, aldus het evaluatieonderzoek van de Fietzersbond uit 2005. Volgens SenterNovem liggen die cijfers zelfs nog wat hoger. Die kwam er op uit dat OV-fietsers in 55% van de gevallen de trein plus de OV-fiets nemen in plaats van de auto. Het potentieel is nog vele malen groter. Bij vertrek van woonzijde gebruikt 40% van de (trein)reizigers een eigen fiets. Bij aankomst ligt dat percentage op niet veel meer dan 10%.

Uitbreiding initiatief

Voor verschillende Randstadregio's geven deze cijfers genoeg aanleiding om voor OV-fiets een plaats in te ruimen in de mobiliteitsplannen. Zo besloot Haaglanden onlangs om 350.000 euro uit te trekken voor uitbreiding van het aantal OV-fietslocaties van 8 naar 22. En ook in de stadsregio Rotterdam staan ook de nodige OV-fietsprojecten in de steigers. Recent zijn drie metrostations voorzien van OV-fietsen en er zijn plannen voor nog zes locaties.

“Vanaf medio 2008 kunnen reizigers dus op meer plaatsen snel met de OV-fiets van het station naar het werk”, aldus Haaglanden in een persbericht over de aangekondigde uitbreidingen. Toch lijkt dit tot nu toe niet het sterkste punt van het concept.

Vooraf zakelijk verkeer

Uit een onderzoek van de Fietzersbond blijkt dat OV-fiets het meest wordt gebruikt voor zakelijke doeleinden: 49% van de klanten gebruikt de huurfiets voor zakelijke ritjes (bijvoorbeeld afspraken), 60% van de klanten gebruikt de OV-fiets voor bezoek aan vrienden of familie en 20% gebruikt het voor recreatieve doeleinden. Slechts 14% gebruikt de OV-fiets in het woon-werkverkeer. De OV-fiets speelt dus niet echt een rol van betekenis op de momenten dat er vanwege verkeersdrukke het meest behoefte aan is.

Patrick van Noorden van stadsgewest Haaglanden over de uitbreiding van het aantal locaties. “We hebben geen uitgebreid onderzoek gedaan, maar wel gekeken naar woon-werkstromen, voor- en natrajectafstanden en of er werklocaties in de buurt zitten. Daarop hebben we besloten OV-fiets op alle NS-stations in Haaglanden neer te zetten, zelfs al zijn er wellicht één of twee locaties waar niet echt veel vraag is. Het is nu eenmaal het makkelijkst om te communiceren dat op alle NS-stations OV-fietsen staan.” Verder komen er OV-fietsen bij RandstadRail-haltes, tramhaltes, busstations en transferia.

Vrij duur

Van Noorden: “Bekend is dat de OV-fiets vooral een rol speelt in het zakelijke verkeer. Vanuit het Forepark en de Plaspoelpolder hoor je enthousiaste geluiden. Maar we hebben Stichting OV-fiets er ook op gewezen dat hun concept voor de werkgever daar mogelijk niet interessant genoeg is. Voor die werkgevers is iedere dag pakweg 3 euro voor een fiets vrij duur. Daar kan hij ook zelf wat voor organiseren. Het is volgens ons aan OV-fiets om een goed concept voor bedrijven neer te zetten. Als overheid kunnen wij alleen maar faciliteren en stimuleren met een startsubsidie.”

Ook Jan Groeneveld van stadsregio Rotterdam ziet het als taak voor Stichting OV-fiets om meer aan de weg te timmeren als het gaat om het binnenhalen van woon-werkverkeerklanten. "Het Vervoercoördinatiecentrum (VCC) heeft opdracht gekregen het gebruik van OV-fiets te promoten. Het is vooral aan OV-fiets zelf om het gebruik in het woon-werk verkeer te entameren, samen met het VCC. Ze moeten zelf gaan bellen met de bedrijven om ze een aanbieding te doen."

Kleine successen

Marc Maartens, bestuurslid van de Stichting OV-fiets, staat echter niet echt te trappelen. "Ik denk niet dat de OV-fiets echt hoge ogen zal gaan gooien in het woon-werkverkeer. De gemiddelde reiziger zal denken goedkoper uit te zijn met een 'barrel' in de stationsstalling. De OV-fiets kost toch € 2,85 per dag en dat gaat dan natuurlijk aardig oplopen. Het wordt natuurlijk wat anders als de baas betaalt. Maar ook die kan uitrekenen dat er wellicht andere, goedkopere oplossingen bestaan. Het kost ook veel energie om die grootverbruiker binnen te halen en zo bezien is het rendement niet zo groot." Toch ziet OV-fiets grootverbruikers in de vorm van bedrijven die contracten afsluiten graag komen.

Succesformule

Er zijn wel enkele gevallen bekend waar grootverbruikers de voordelen boven de nadelen (lees: de kosten) plaatsen. Bijvoorbeeld in Hilversum, met 2200 ritten per maand een bovengemiddelde locatie voor OV-fiets. En dat is vooral te danken aan het AKN-gebouw, waar AVRO, KRO en NCRV zetelen. De bouw van het kantoor leidde indertijd tot veel protesten van buurtbewoners, bang voor parkeeroverlast. AKN sloot daarom een convenant met de bewoners en de gemeente Hilversum. Het plan legde het parkeren aan banden voor werknemers die dichtbij wonen. Dit beleid werd ondersteund met carpoolfaciliteiten, OV-jaar kaarten, pendelbusjes en dienstfietsen. Maar het succes van de fiets kwam pas echt met de introductie van OV-fiets. Van de 351 OV-kaarthouders gebruikt ongeveer de helft de OV-fiets met grote regelmaat. Bij AKN spreekt men dan ook van een succesformule. "De kelder staat regelmatig vol met blauwe fietsen."

Het succes is nog niet echt doorgedrongen tot de bewoners van het nabijgelegen Mediapark in Hilversum. Maar daar komt binnenkort wel verandering in. Op dit ogenblik wordt een nieuw vervoerplan

voor het Mediapark opgesteld waarin de OV-fiets zeker een plaats zal krijgen, denkt de pas aangestelde vervoermanager Wilfred Veldhorst.

Geen omkijken naar onderhoud

Bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in Den Haag was een interne reorganisatie reden om OV-fiets in te zetten in het woon-werkverkeer. Elly Jansen van de Laak van de afdeling P&O over de aanleiding: "Het ministerie ligt dicht bij Den Haag CS, maar een aantal dienstonderdelen liggen elders in de stad. Om die werknemers tegemoet te komen, hebben we mensen met een NS-kaart de mogelijkheid geboden een OV-fiets te gaan gebruiken. Ook in Utrecht hebben ze een tiental OV-fietsen in gebruik. Het is handig dat je geen omkijken hebt naar het onderhoud. Bovendien spaar je extra tramabonnementen en dergelijke uit."

Werkgevers als AKN en LNV zijn er in overvloed. Grote kantoororganisaties die in sterke mate het woon-werk verkeer van hun werknemers betalen en vaak ook een hoger treingebruik nastreven. Zijn AKN en LNV in hun keuze voor de OV-fiets uitzonderingen of voorlopers? Als je in dat laatste gelooft, kan OV-fiets daadwerkelijk een rol van betekenis gaan spelen in het woon-werkverkeer. Waar OV-fiets zelf geen mogelijkheden ziet om deze markt aan te boren, zouden dan andere partijen de handschoen moeten oppakken.

