

## Hbo- en wo-studenten strijden 'the battle of the modes'

Een stormachtige dag eind februari in Utrecht. Buiten vliegen boomtakken de fietsers om de oren. Binnen vliegen argumenten over en weer in een verhit Lagerhuisdebat tussen 35 hbo- en wo-studenten mobiliteit en drie wetenschappers. In drie teams verdedigden de studenten onder leiding van een wetenschapper een modaliteit: auto, fiets of OV.

NETTIE BAKKER

De deelnemende wetenschappers zijn Carlo van de Weijer, TU/e, die toekomst ziet voor de auto, Marco te Brommelstroet, UvA, die gelooft in de fiets en Niels van Oort, TU Delft, die een lans breekt voor het OV. Goudappel Coffeng en DAT.Mobility organiseerden deze eerste editie van de 'battle of the modes' voor wo- en hbo-studenten. Via bevlogen pitches probeerden de drie wetenschappers allereerst zo veel mogelijk studenten voor 'hun' modaliteit te werven. Bas Govers, strategisch adviseur bij Goudappel Coffeng, leidde deze middag in bij de studenten: 'We weten kwantitatief best veel over alle modaliteiten, maar hoe vertaalt

zich dit precies naar de toekomst en nog specifieker, naar verschillende mobiliteitsgebieden, bijvoorbeeld naar gemeenten, bedrijventerreinen of campuslocaties? We zijn benieuwd wat jullie kijk op de toekomst is.' Na een keuze voor auto, fiets of OV, verdedigden de studenten 'hun' modaliteit aan de hand van stellingen in een Lagerhuis-setting. Na dit bombardement aan argumenten, en nog aangevuld met presentaties van Thomas Straatemeier (Hoe maak je een aantrekkelijke stad?), Matthijs Dicke-Ogenia (Mensen veranderen niet, wat moet je wel doen?) en Sander van der Drift (Wat kun je nu al met beschikbare data in stedelijke omgevingen?),



Drie wetenschappers strijden met 35 studenten 'battle of the modes'. Van links naar rechts: Niels van Oort, TU Delft (OV), Carlo van de Weijer, TU/e, (auto) en Marco te Brommelstroet, UvA, (fiets). Op de rug gezien: Bas Govers, Goudappel Coffeng

werkten de studenten in kleinere teams een modaliteitsbattle uit voor: middelgrote steden met een historische kern, campussen, suburbane gebieden, recreatiegebieden, dor-

## Data-onderzoek naar gebruikersdynamiek combinatie fiets en OV

### Fiets én OV: 'The best of both worlds'

**Fiets en OV, het blijft een 'hot topic'. Naast de inmiddels gangbare combinatie fiets en trein, bieden met name de combi's fiets en stedelijke rail en fiets en HOV-busvervoer nog veel potentieel. Data-onderzoek van Goudappel Coffeng en TU Delft toont aan dat de combinatie fiets en een OV-modaliteit voordelen biedt aan een brede groep stakeholders. Waarom is dit relevant en hoe zit de gebruikersdynamiek van fiets en OV eigenlijk in elkaar?**

RAYMOND HUISMAN, GOUDAPPEL COFFENG; NIELS VAN OORT, TU DELFT / GOUDAPPEL COFFENG; SANMAY SHELAT, TU DELFT

Fiets en OV combineren 'the best of both worlds': de flexibiliteit van de fiets is hoog, terwijl het OV de snelheid van reizen over lange(re) afstanden mogelijk maakt. Het inrichten van werkplekken op stations en de beschikbaarheid van internet in de voertui-

gen zorgen ervoor dat de fiets-OV-combinatie ook voor de gebruiker steeds efficiënter en aantrekkelijker wordt.

Onderzoek op basis van OVIN-data geeft aan dat voetgangers ongeveer een kilometer lopen naar een OV-halte of station, terwijl een fietser bereid is ongeveer vier kilometer te fietsen naar een treinstation en 1,7 km naar een bus-, tram- of metrostation. Eenvoudig gesteld betekent dit dat het verzorgingsge-

bied van een station voor fietsers maar liefst zestien keer zo groot is als voor voetgangers. Met dit gegeven hebben fietsers in het vervoer bovendien al gauw keuze uit meer stations, kunnen gemeenten hun inwoners meer ontplooiingsmogelijkheden bieden en kunnen vervoerders hun OV-systeem effectiever inrichten.

Zoals blijkt, is er voornamelijk voor bus, tram en metro nog veel te winnen. En zijn er nog legio mogelijkheden om het OV efficiënter te laten zijn, evenals de inrichting van het lijnennet. Goed inzicht in de (toekomstige) fietser en OV-reiziger is daarbij wel van het grootste belang: alleen dan weten we hoe we de potentie in de combinatie fiets en OV-



kwaliteit (picknicken langs wandelpaden door het riet) en presenteerden een goede multimodale mix voor iedere doelgroep met een optimaal comfort.

Mert Okatan van Windesheim Flevoland maakte deel uit van het winnende team en is deze middag enthousiast geworden over het combineren van modaliteiten en het ingaan op trends. Eyeopener voor hem was dat auto's in de toekomst vaker gebruikt gaan worden. De studenten kwamen naast Windesheim Flevoland van de NHTV Breda, de Haagse Hogeschool, Hogeschool Rotterdam, TUDelft, Universiteit van Amsterdam en van de Wageningen Universiteit.

Bas Govers is enthousiast over de uitwerking van deze dag die begon als een idee om studenten en wetenschappers van verschillende onderwijsinstellingen met elkaar in contact te brengen. Marco te Brommelstroet vindt het winst dat 'we hebben kunnen laten zien dat mobiliteit geen technisch verhaal is. We leren op deze manier studenten om deel te nemen aan het debat, en vooral om kritisch te zijn en de juiste vragen te stellen. Carlo van de Weijer vindt een 'battle of the modes' inhoudelijk belangrijk, want 'moeten we



*Het studententeam dat een modaliteitsbeeld schetste voor campusgebieden kwam als winnaar uit de bus. Zij presenteerden 'een goede multimodale mix voor iedere doelgroep met een optimaal comfort'*

maar eindeloos doorgaan met het faciliteren van alle modaliteiten?' Niels van Oort zegt onder de indruk te zijn van de uitkomsten van de studententeams in zo'n korte tijd en Bas Govers sluit af met nog een vraag: 'Zullen we deze battle nog eens gaan herhalen?'

pen buiten de Randstad en grote steden. Vraag was: 'Welke modaliteit wint het in dit gebied?' Na deze laatste strijd kwam het team dat een modaliteitsbeeld schetste voor campusgebieden als winnaar uit de bus. Niels van Oort roemde dit team, namens de wetenschappers, omdat het 'breder had gekeken'. Zij benoemden aandacht voor ontmoeten (ook campussen onderling) en ruimtelijke

modaliteit aantrekkelijker kunnen maken en zodoende ook maatschappelijke meerwaarde kunnen creëren: schoner, gezonder en sneller.

### Demografie van de fiets- en OV-reiziger

Uit het onderzoek blijkt dat er grofweg zeven groepen te onderscheiden zijn. De grootste groep (ongeveer 26 procent) fiets- en OV-reizigers zijn hoogopgeleiden, veelal mannen die naar hun werk reizen. Dit doen zij ondanks dat zij een auto tot hun beschikking hebben. Dat kan er mee te maken hebben dat hun doel, de werkplek, gelegen is in stedelijk gebied. Fiets en OV winnen het hier van de auto. Dat geldt overigens niet voor alle groepen reizigers. Deze grootste groep maakt vooral gebruik van fiets en OV in de 'traditionele piekuren'.

Met dit soort inzichten kunnen we effectief en efficiënt het aandeel van fiets en OV binnen het gehele palet aan mobiliteitskeuzes verhogen, maar ook stallingen effectief gebruiken. Daarnaast zien we binnen en buiten de Randstad andere groepen reizigers gebruik maken van fiets en OV, terwijl de stationsstallingen er vrijwel overal hetzelfde uitzien en dezelfde faciliteiten bieden.

Hoe kunnen we deze meer toespitsen op de daadwerkelijke of gewenste gebruikers? En welk effect heeft de fiets in de toekomst op het palet aan mobiliteitskeuzes? Verdringt het de traditionele 'langzame' buslijn of wordt er vooral in de 'last mile' ook steeds meer gekeken naar automatische voertuigen? Meer onderzoek naar de gebruikers en behoeften van fietsers en OV-reizigers dient inzichtelijk te maken hoe de combinatie fiets

en OV ingezet kan worden binnen de totale mogelijkheden aan mobiliteit. Alleen dan leidt samenwerking tot maatschappelijke meerwaarde.

**De grootste groep (ongeveer 26 procent) fiets- en OV-reizigers zijn hoogopgeleiden, veelal mannen die naar hun werk reizen**

**i** Op [www.verkeerskunde.nl/VK2-2017OVenfiets](http://www.verkeerskunde.nl/VK2-2017OVenfiets) leest u dit artikel met figuren en een link naar een uitgebreid artikel over dit onderzoek