

Tijd om echt te investeren in de **ov-fiets**

Alle bestemmingen in de Randstad **binnen een uur** bereiken? Dat kan niet zonder de fiets, aldus Hugo van der Steenhoven.

De ov-bedrijven kwamen onlangs met het mooie nieuws dat binnenkort alle bestemmingen in de Randstad binnen een uur bereikbaar moeten zijn. Met het openbaar vervoer welteverstaan! En van deur tot deur.

Opvallend genoeg werd er in dit bericht weinig aandacht besteed aan de 'first en last mile'. Hoe kom je naar je metrohalte en hoe kom je vanaf je NS-station naar je bestemming? Meer dan een half miljoen mensen komen elke dag met de fiets naar het station en duizenden pakken op het aankomststation een ov-fiets. Dat aantal groeit hard, maar de voorzieningen bij veel tram- en metrohaltes en NS-stations in de Randstad zijn nog lang niet zodanig dat de first en last mile probleemloos afgelegd kunnen worden. Daardoor kan de ambitie van de vervoerbedrijven niet worden waargemaakt.

Een (vervoers)keten is zo sterk als zijn zwakste schakel; het snel en probleemloos reizen in de Randstad met het openbaar vervoer vraagt dan ook om een soepele 'ketenverplaatsing' waarbij de aansluiting en beschikbaarheid van een fiets voor het eerste en laatste stuk, het goed en veilig kunnen stalen van je fiets bij het station en de ov-halte essentieel is.

Op drukke NS-stations grijpen reizigers regelmatig mis bij de overstap naar de ov-fiets, op veel grote metro- en tramstations is überhaupt nog geen ov-fiets beschikbaar. Hetzelfde geldt voor



Ook bij tram- en metrohaltes zouden ov-fietsen moeten komen. FOTO SANDER KONING, ANP

P&R-terreinen, universiteiten, campus- en grote bedrijventerreinen. Het stallen van fietsen gaat gelukkig steeds beter, dankzij de realisatie van veel (grote) stallingen bij NS-stations in bijna alle steden van de Randstad. Dat geldt helaas nog niet voor de grotere en drukker metro- en tramstations. Zeker niet in de vier grote steden.

Ov-reizigers in de Randstad zouden er altijd op moeten kunnen vertrouwen dat op elk knooppunt van vervoer een fiets beschikbaar is voor de last mile. We hebben in Nederland een uniek concept met de ov-fiets (binnen 1 mi-

nuut ben je weg), maar de uitrol naar alle knooppunten van ov en auto zet niet door omdat NS nauwelijks ov-fietsen aanbiedt buiten de stations.

Het gevolg is dat er op allerlei plekken in Nederland geprobeerd wordt een deelfietsstelsel op te zetten voor de lokale situatie. Hier is vaak veel overheidsgeld mee gemoeid, (misschien niet erg, experimenteren en innoveren moet), maar veel projecten zijn alweer ter ziele en er wordt weinig van geleerd. Experimenten die nu lopen: onder andere Eindhoven en Tilburg met de hopper; Hoofddorp met een Deens sys-

teem; Rotterdam met de Go bike en Den Haag met de stadsfiets. Misschien omdat deze regionale of lokale projecten niet aansluiten bij een herkenbaar landelijk en uniform deelfietsstelsel?

In de Randstad is behoefte aan een eenduidig voor alle reizigers herkenbaar natransport met de fiets, verkrijgbaar met je ov-chipkaart tegen overal dezelfde kosten. In beginsel hebben we zo'n systeem: de ov-fiets. Als ov-bedrijven in de Randstad iedereen binnen een uur

Laten NS en de grote OV-bedrijven de handen ineenslaan

van deur tot deur willen vervoeren, hebben ze zelf de sleutel in handen. De opschaling naar talloze locaties (vervoersknooppunten) in de Randstad, samen met goede stallingen bij stations en tram- en metrohaltes maakt een autoriteit in de Randstad overbodig en zonde van je tijd. Laten NS en de grote ov-bedrijven in de Randstad de handen ineenslaan en samen met het ministerie van infrastructuur en milieu en de grote steden de uitbouw van de ov-fiets realiseren. Goed voor de reiziger, minder files, minder CO₂-uitstoot en meer gezond bewegen.

Hugo van der Steenhoven
adviseur duurzame mobiliteit

VOOR AL UW VRAGEN WWW.TROUW.NL/SERVICE

Adres: Trouw, Jacob Bontiusplaats 9, 1018 LL Amsterdam of via telefoonnummer 020-5629444
Bezorgklachten: ga naar www.trouw.nl/bezorging, bel het telefoonnummer: 088-0561599 (ma-vr van 7.00-12.00 uur, zat van 8.00-12.00 uur), of via twitter @webcare_trouw
Gaat u op vakantie of verhuizen? U kunt dit doorgeven aan lezersservice: www.trouw.nl/service of via twitter of via het telefoonnummer 088-0561588
Redactie: redactie@trouw.nl of secretariaat@trouw.nl. U kunt een opinieartikel opsturen naar opinie@trouw.nl, een lezersbrief naar lezers@trouw.nl
Website: www.trouw.nl
Volg Trouw ook op Twitter: via @trouw of Facebook: www.facebook.com/trouw.nl
Familieberichten: www.familieberichtenonline.nl of per mail familieberichtentrouw@persgroep.nl of telefonisch 088-5722889 (ma-vr van 9.00-15.00 uur, zondag van

16.00-18.00 uur). Vermeld svp altijd een telefoonnummer waarop u bereikbaar bent.
Advertenties: www.persgroepadvertising.nl of via telefoonnummer 088-5722888.
Een mini plaatsen kan via rubrieken@persgroep.nl
Auteursrechten: Alle auteursrechten en databankrechten van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze rechten berusten bij Trouw, cq de makers. Zie voor de volledige tekst: www.trouw.nl/service
Privacy: De Persgroep legt van abonnees de gegevens vast voor de uitvoering van de abonnementsovereenkomst. Ook kunnen deze gegevens worden gebruikt om u te informeren over relevante diensten en producten van Persgroep Nederland. Als u op deze informatie geen prijs stelt, dan kunt u een formulier aanvragen bij Klantenservice Trouw, postbus 859, 1000AW, Amsterdam. Zie voor volledige tekst: www.trouw.nl/service

Kleine musea bieden herkenbaarheid



Albert van Wersch
directeur Nederlands Volksbuurtmuseum in Utrecht

Naar aanleiding van het artikel over de problemen waarmee kleine musea zich geconfronteerd zien, zou ik graag wat nuancering aanbrengen (Verdieping, 23 augustus). Calimerogedrag, vergrijzingsproblemen onder vrijwilligers en bezoekers en het museum niet goed kunnen vermarkten slaan zeker niet op het Volksbuurtmuseum.

We distantiëren ons met klem van het wijzen naar collega-culturele instellingen in de stad als zijnde de oorzaak van het omvallen van een aantal kleinere instellingen. In onze ogen is het juist de diversiteit aan culturele instellingen die Utrecht heeft, die het de moeite waard maakt voor bezoekers. Wel kunnen we ons vinden in de conclusie van de Culturele Commissie dat er een gebrek aan visie en kader is bij de lokale overheid. Het artikel gaat voorbij aan de betekenis die kleine musea vaak hebben in

hun stad, dorp of streek. De kleine geschiedenis die vaak met veel liefde en enthousiasme wordt verzameld en gepresenteerd.

Hogere klassen

Het grootste deel van wat we in Nederland in de musea vinden gaat over de hogere klassen. Juist in kleine musea vinden we het gewone volk terug. Ze zijn dan ook complementair aan wat grote musea doen en dragen bij aan de geschiedschrijving en identiteit van Nederland.

Door de herkenbaarheid van het gebodene krijgt men de kans de eigen ge-

schiedenis te verzamelen, te herbelev en te verwerken. Een functie waar bijna iedereen op een gegeven moment behoefte aan krijgt. Dat kleine musea zich moeten blijven ontwikkelen, om hun verhaal ook te vertalen naar nieuwere generaties en hun geschiedenis is evident. Hiermee blijven ze aantrekkelijk voor jongere vrijwilligers en bezoekers. Ze moeten daartoe echter wel de kans krijgen en niet tien keer zo veel inleveren als de grotere collega's. Behalve korten op subsidie is bijvoorbeeld ook de ondersteuning op advies en professionalisering weggevallenen.

Vicieuze cirkel

Hierdoor raken kleine musea in een vicieuze cirkel, want ambitie en plannen kosten nu eenmaal toch geld. De museale waarde van kleine musea ligt dus niet alleen in het sociale vlak maar ook in het culturele erfgoed dat zij verzamelen en bewaren. Waarom zou dat van minder maatschappelijke (dus niet financiële) waarde zijn dan dat van de grotere musea?

Juist in kleine musea vinden we het gewone volk terug