



ADVIES 11/03

Fietsvervoer met de trein

Inleiding

Meer en meer wordt de fiets gepromoot als ecologisch en gezond alternatief voor het maken van verplaatsingen. Zo zien we dat bijvoorbeeld de overheid haar personeel een fietsvergoeding toekent voor het gebruik van de fiets bij het woon-werkverkeer. Verder trachten steden en provincies het recreatief fietsen te stimuleren door het aanleggen van fietsvriendelijke infrastructuur en de creatie van fietsroutenetwerken. Het fietsgebruik wordt dus van overheidswege intensief gestimuleerd.

In dit hele fietspromotieverhaal is een belangrijke rol weggelegd voor de trein. Zo speelt de fiets een belangrijke rol in het voor- en of natransport bij gebruik van de trein. Daarom lijkt het evident dat, indien men het huidige fietsbeleid verder wil stimuleren, het vervoeren van fietsen per trein gemakkelijk en goedkoop wordt gemaakt. De plooi-fiets doet dan wel meer en meer zijn intrede, de traditionele fietsen zijn nog steeds in groten getale aanwezig in de samenleving.

Het doel van dit advies is om verbeteringen voor te stellen m.b.t. het beleid van de Belgische Spoorwegen inzake het fietsvervoer. Merk op dat dit advies alleen betrekking heeft op de “onplooi-bare” fietsen.¹

Probleemstelling

Het is zeker en vast niet zo dat het fietsvervoer per trein onoverkomelijk is. Wel kan de vraag gesteld worden of de NMBS het vervoer van fietsen per trein wenst te stimuleren? Deze vraagstelling kan getoetst worden aan de hand van de volgende twee criteria:

1. De kostprijs;
2. De ruimte voorzien op de treinen voor het vervoeren van fietsen.

1 De kostprijs

¹ Ter informatie: ook het in het magazine “Mondig Mobiel van de BTTB” (nr. 83 p 10-11 en nr. 84 p 14-15) werd het fietsbeleid van de spoorwegen besproken. De geformuleerde voorstellen in dit advies gaan in de zelfde zin.

Momenteel worden er door de NMBS 2 prijsformules gehanteerd voor het fietsvervoer:

- met een "fiets- tandemkaart" van 5,00 EUR. kan je respectievelijk een enkele reis afleggen met een fiets/tandem (+ evt. fietskarretje).
- met een "vrijkaart voor 1 dag" kan je het ganse land doorkruisen met je fiets op de trein. Voor een fiets/tandem (+ evt. fietskarretje) betaal je 8,00 EUR.

Opmerking: het vervoer van plooi-fietsen is gratis.

Dit betekent dat de goedkoopste formule voor een heen en terugrit van een fiets per trein 8 EUR bedraagt. Dit bedrag geldt ongeacht de afgelegde afstand. Hierdoor betaalt men, afhankelijk van het afgelegde traject en de dag waarop men reist, meer of minder voor het personenvervoer.

Bijvoorbeeld: *men woont in Mechelen en wil zijn fiets vervoeren naar Antwerpen (Heen en Terug). Men betaalt op weekdays (zonder kortingen) 7,20 EUR voor het vervoersbewijs en 8 EUR voor de fiets.*

Op weekenddagen is dit verschil nog groter: 4,40 EUR voor het vervoersbewijs en nog steeds 8 EUR voor de fiets.

Hiermee wordt de onlogica van dit tarief aangegeven. Hoe kan het vervoer van een fiets, die uiteindelijk slechts bagage is, duurder uitvallen dan personenvervoer over dezelfde afstand? Zeker voor een gemiddeld gezin kan de kostprijs voor fietsvervoer behoorlijk snel oplopen. Een gezin met 4 betaalt al snel 32 EUR alleen maar om fietsen te kunnen vervoeren.

De NMBS profileert zich als een eco-geëngageerde onderneming. Ze beschrijft de trein op haar website als hét ecologische transportmiddel bij uitstek. Daarom dat men binnenlandse reizen sinds 2010 kan betalen met ecocheques.

Verder gaand op deze logica zou de NMBS het gebruik van de fiets, een 100% groen vervoersmiddel, moeten stimuleren. De uitgesproken manier om dit doen is om een scherpe prijs aan te bieden voor het fietsvervoer. Het streefdoel van de NMBS zou daarom moeten zijn om, gelet op het engagement op vlak van milieu, de uitstoot van schadelijke stoffen zo veel mogelijk terug te dringen en dus het vervoeren van fietsen met de auto te beperken.

Voorstel: Het fietsvervoersbewijs is steeds gelijk aan 50% van het vervoersbewijs van de fietsbegeleider met een maximum van 8 EUR per fiets voor een heen en terug rit. Voor gezinnen dient er bovendien een maximumprijs voorzien te worden (bv. de fietsen van de kinderen tot 18 jaar die in het gezelschap van hun ouders reizen, worden gratis vervoerd).

Het vervoer van plooi-fietsen moet gratis blijven, aangezien zij niet veel meer ruimte in beslag nemen dan een reiskoffer. Mede door de prijzen van het fietsvervoer laag te houden, kan men de mensen ertoe aan zetten de auto vaker aan de kant te laten staan.

2) De ruimte voorzien op de treinen voor het vervoeren van fietsen

Algemeen gesteld zijn er per motorstel of bagagewagen ongeveer 2 plaatsen voorzien om fietsen te vervoeren. Afhankelijk van de grootte van het bagageruim kunnen er, bovenop deze 2 plaatsen, nog een aantal andere fietsen worden vervoerd (zonder dat deze evenwel kunnen vastgemaakt worden en dus met het risico om te vallen). De treinbegeleider speelt een belangrijke rol in het ter beschikking stellen van het aantal plaatsen, aangezien deze bepaalt hoeveel fietsen er uiteindelijk mogen meegenomen worden.

De NMBS beschikt verder ook over M6 rijkundigen waarvan het benedendek werd aangepast om meerdere fietsen te kunnen vervoeren. Ook werden enkele treintypes bij hun vernieuwing aangepast om meerdere fietsen te kunnen vervoeren (de Breaks, de stuurstandrijtuigen van het type M5 en de cityrails). Deze aanpassingen impliceren dat de NMBS inspanningen willen leveren voor wat betreft het vervoeren van fietsen. De vraag is echter of deze treinen worden ingelegd overeenkomstig de vraag? De meer toeristische routes (richting Ardennen, de zee), worden eerder bereden door treinen met een zeer beperkte capaciteit voor het vervoeren van fietsen (I11, AM 96, M6 maar niet altijd met speciaal daartoe ingericht rijkundig). Uiteraard moet de NMBS bij de aanschaf van nieuwe treinen rekening houden met de nodige voorzieningen om het fietsvervoer mogelijk te maken en te promoten.

Deze vraag kan ook gesteld worden wanneer het gaat over fietsevenementen (zoals bv. De Gordel en de Fietsdodentocht). De NMBS communiceert bij dergelijke evenementen dat er slechts een beperkt aantal fietsen met de trein kunnen vervoerd worden. Nochtans werden er bijvoorbeeld nog niet zo heel lang geleden poststellen ingelegd om fietsers naar De Gordel te brengen. Mede vanuit zijn profilering als eco-geëngageerde onderneming, zou de NMBS moeten beklemtonen dat zij de eerste keuze zijn op vlak van fietsenvervoer. Dit i.p.v. het zoals nu te willen beperken. Aangezien de grote fietsevenementen steeds in het weekend plaatsvinden, moet het toch mogelijk zijn om, mits een goede organisatie, treinen met extra fietsvervoerscapaciteit in te leggen.

Voorstel: De NMBS moet zich meer profileren als het op fietsenvervoer aankomt en het niet trachten te beperken zoals nu te veel het geval is. Het voorzien van extra plaatsen in de vernieuwde treinen is zeer zeker een positief punt. Desondanks spreekt het voor zich dat de plaatsen tijdens **de** piekmomenten beperkt zullen zijn. Daarom ook het belang om het aangepaste materiaal zo veel mogelijk in functie van de vraag in te leggen. Voor lijnen waar er evenwel regelmatig problemen worden vastgesteld en waarvoor aangepast materiaal niet volstaat, kan men een regeling van reservatie voorzien voor fietsers die zich in groep verplaatsen. Wanneer er desondanks een reservatie geen plaats beschikbaar is in de trein voor de fiets, dan moet er een compensatiesysteem voorhanden zijn dat in de gehele of gedeeltelijke terugbetaling van het fietsvervoersbewijs voorziet.

DIT ADVIES WERD GOEDGEKEURD OP DE PLENAIRE VERGADERING VAN 14 juni 2011.