

Advies 18/04

Strategie Trein + Fiets

Op 31 mei 2018 heeft de NMBS haar visie op de intermodaliteit trein + fiets voorgesteld aan een delegatie van het Raadgevend Comité voor de Treinreizigers.

Het Comité dankt de NMBS voor deze presentatie van de intermodaliteit trein + fiets door de nationale spoorwegmaatschappij.

De fiets is immers een essentiële schakel die de toegang tot het station van vertrek vergemakkelijkt en het verzorgingsgebied dus met meerdere kilometers rond elk station uitbreidt. Hij vergemakkelijkt ook aanzienlijk het "last mile"-traject vanaf het station van aankomst.

Dit advies heeft een algemene strekking. Voor meer specifieke aspecten is het nuttig de **fietsersverenigingen die de gebruikers vertegenwoordigen** (GRACQ en Fietsersbond) te raadplegen.

1. Methodologie

De RGCT waardeert de aangekondigde samenwerking met het **Fietsberaad** voor de intermodale knooppunten. Ook Brussel Mobiliteit en de SPW in Wallonië zouden aan het overleg moeten deelnemen.

We hebben vastgesteld dat slechts weinig Franstaligen (4%) hun mening gaven in de grote online enquête van 2017, gericht op de gebruikers van fietsenstallingen en hun tevredenheid. Een samenwerking met GRACQ en Pro Velo had meer antwoorden uit het zuiden van het land kunnen opleveren.

Uit een enquête die GRACQ en de Fietsersbond in 2017 onder 6336 Belgische fietsers organiseerden over dit thema, blijkt dat **minder dan 25% van de Belgische fietsers** (20% in Wallonië) het gemakkelijk vindt om trein en fiets te combineren.¹

Angst voor **diefstal** en **vandalisme** zijn doorslaggevende factoren voor wie de fiets nog niet gebruikt om naar het station te gaan. Dat is nog meer het geval sinds de opkomst van de elektrische fiets. Het is dus essentieel dat de NMBS een antwoord biedt op deze verwachtingen van de potentiële fietsers-gebruikers.

2. Visie, ambitie en doelstellingen

Het Comité deelt de ambitieuze visie van de strategie van de NMBS: de stations toegankelijker maken voor fietsers, een modale transfer maken van de auto naar de fiets om zich naar het station te begeven, de MOBIB-kaart ook voor de fiets gebruiken, uitgaan van de behoeften van de fietsers enz.

Het Comité is het ook eens met het feit dat de strategie voorrang geeft aan de vertrek- en aankomststations (parkeren, veiligheid, onthaal, toegankelijkheid, informatie), maar benadrukt dat dit niet ten koste mag gaan van het vervoer van vouw- en andere fietsen in treinen, dat in bepaalde gevallen noodzakelijk blijft.

3. Fietsbeleid "in het station"

3.1 Fietsenstalling

De door de NMBS voorgestelde **typologie** van de stations (A,B,C,D) maakt strategieën mogelijk die aangepast zijn aan verschillende situaties (bv.: veel reizigers maar weinig fietsen of omgekeerd).

Het Comité is ook zeer tevreden met de principes van de **nabijheid** van de perrons, de **bescherming** tegen slechte weersomstandigheden en verlichting in de fietsenstallingen.

¹ <https://www.gracq.org/thermometre-cycliste>

Het beleid van systematische uitbreiding wanneer de capaciteit voor **80%** is bereikt, is ook een zeer goede zaak. Daarnaast moet echter een beleid worden bepaald voor het verwijderen van achtergelaten fietsen(*weesfietsen*) die onnodig kostbare plaatsen innemen.

De reizigers hebben problemen met het model "**rack NMBS**". Het is soms moeilijk om een fiets tussen twee reeds gestalde fietsen te plaatsen, omdat de afstand tussen de fietsen klein is. Ook fietsen met een mandje geven problemen. Er zou vooral meer **ruimte** tussen de fietsen moeten zijn.

Er zijn niet-standaardfietsen **bakfietsen** of **tandems**, waarvoor geen bruikbare stalling beschikbaar is. Ook daarvoor moet een oplossing worden gevonden.

Voor de **fietskluisen** bestaan er goedkope zelfbedieningsmodellen met gaas, die erg geschikt zijn voor onbewaakte stopplaatsen waar weinig vraag is. Ze zijn veel gemakkelijker te beheren dan gesloten stallingen (geen sleutels, geen abonnement...). Dat is een stap in de goede richting, vooral in dunbevolkte plattelandsgebieden.

Deze **fietskluisen** moeten worden geplaatst in overleg met externe partners zoals gemeenten, regio's, TEC / De Lijn, fietsgebruikers verenigingen...



Voor de beveiligde fietsenstallingen in de stations moet gecentraliseerd (niet station per station) een **MOBIB-kaart** aangeboden worden, zoals de abonnementen voor autoparkings.

Er kan ook een fietsidentificatiesysteem aan worden toegevoegd. De NMBS zou hiervoor contact kunnen opnemen met de firma **Traxio**, die momenteel een **Velo-Pass-systeem** ontwikkelt om elke in België verkochte fiets te identificeren:

<http://www.traxio.be/fr/nouvelles/2018/01/velo-pro-velo-pass/>

3.2 Fietspunten

Wat de Fietspunten betreft, zijn we blij dat de bestaande Fietspunten behouden blijven en dat er een samenwerking met externe partners komt om er nog meer te openen.

Het Comité merkt echter op dat het Fietspuntenbeleid nog niet altijd duidelijk is, hoewel we een pragmatische visie, aangepast aan de lokale omstandigheden, steunen.

3.3 Blue Bikes

Voor de 'last mile' betreuren wij de totale terugtrekking van NMBS van haar dochteronderneming 'Blue-Bike'. We maken ons zorgen over het verlies van controle over het systeem door de NMBS, de toekomstige locatie van de verhuurpunten, maar ook de externe partners die andere prioriteiten zouden kunnen hebben...

We merken ook op dat Wallonië slechts drie Blue Bike verhuurpunten heeft (wat te weinig is om het aanbod aantrekkelijk te maken).

We zouden ook graag zien dat er samenwerkingsverbanden worden aangegaan met de andere **deelfietsystemen** om de combinatie trein + deelfiets te vergemakkelijken (Antwerpen, Brussel, Namen, Mechelen, Kortrijk).

Het "City Pass" systeem zou ideaal ook gedeelde fietssystemen moeten omvatten.

3.4 Toegankelijkheid

Wat de wegen naar de stations/stopplaatsen betreft, wensen we dat de NMBS meer proactief optreedt inzake de **aanvragen voor fietsinfrastructuur** op de gemeente- en gewestwegen. Met name via de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Er zijn ook mogelijkheden om fietspaden aan te leggen **op het domein van de NMBS / Infrabel**. Deze kansen mogen niet over het hoofd worden gezien. Vooral als het gaat om rechte paden langs de sporen (direct, lichte hellingen) en de stationsovergangen. Dit zijn overigens vaak de beste routes om naar de stations te rijden.

Er moet ook rekening worden gehouden met de fiets bij de **renovatie of bouw van spoorwegbruggen** want het zijn interessante oversteekplaatsen voor fietsers.

4. Beleid voor het meenemen van fietsen op de trein

4.1 Toegankelijkheid van de perrons

Een **helling** is inderdaad de beste oplossing voor iedereen, niet alleen voor de fietsers. De nieuwe **liften** moet een minimale diepte hebben zodat er plaats is voor een fiets/tandem.

Zoveel mogelijk trappen moeten worden uitgerust met **fietsgoten**, aan elke kant van elke trap om op en neer het verkeer te bedienen. Want de fietsers kunnen van overal komen, vooral nu steeds meer fietsers een vouwfiets gebruiken. We mogen niet enkel op de liften rekenen (defect, te klein of overvol) om het probleem van de toegankelijkheid van de perrons op te lossen. Hiervoor zijn officiële aanbevelingen van de gewesten en ook de REVALOR-gids.

4.2 Toegankelijkheid van het rollend materieel

We raden aan om in elke trein een deel van een wagon in te richten als **multifunctionele ruimte** (fietsen, tandems, kinderwagens, rolstoelen), met een maximum aan opklapbare zitplaatsen. Dit alles duidelijk aangegeven met grote fietslogo's.

De bagageruimten van het bestaande materieel zouden als dergelijke open ruimten moeten worden ingericht. Door ze uit te rusten met opklapbare stoelen kunnen er tijdens de spitsuren ook een aantal zitplaatsen worden toegevoegd.

Het is belangrijk deze ruimten **zonder obstakels** in te richten, zodat fietsen, met name tandems, gemakkelijker kunnen manoeuvreren.

De reizigers moeten hun fiets in de trein kunnen laden **zonder tussenkomst van personeel** om de treinen niet onnodig te vertragen (bv: Desiro). Dat kan ook de stiptheid van de treinen bevorderen.

Voor het huidige rollend materieel zijn dus aanpassingen wenselijk. Soms gaat het om een detail, bijvoorbeeld de knoppen om de deuren van het fietscompartiment van de wagons te openen, **M6**, vervangen (momenteel een sleutel!).

We verwijzen ook naar het advies **18-02** van de RGCT over de toegankelijkheid van de stations en de treinen.

4.3 Toegestane fietstypes

4.3.1 Vouwfietsen

Het is niet altijd eenvoudig om een vouwfiets tussen of onder twee zitplaatsen te plaatsen, omdat niet al het rollend materieel dit toelaat (bv.: Desiro). De fietser heeft dan geen andere keuze dan hem op het platform te laten, waar hij hinder kan veroorzaken (in sommige gevallen) en gestolen kan worden.

Dit brengt ons terug bij de noodzaak van een open en multifunctionele vrije ruimte in elke trein, waar ook vouwfietsen kunnen worden opgeborgen.

In de toekomst zou ook de beschikbare ruimte tussen de rugleuningen moeten worden vergeleken met de ruimte die een vouwfiets inneemt, zoals bij handbagage (in vliegtuigen).

4.3.1 Standaardfietsen

De tarieven voor het vervoer van fietsen in treinen werden uitsluitend opgesteld voor occasionele reizigers die lange afstanden afleggen. We vragen om een **variabeltariefbeleid** in te voeren voor korte afstanden en de mogelijkheid van een **jaarabonnement** voor reizen buiten de spitsuren.

We vragen ook om een beetje flexibiliteit in sommige treinen, waar slechts twee plaatsen voor fietsen officieel zijn aangegeven.

Dikwijls zijn het **twee haken**, die zich echter in een apart compartiment bevinden waar veel meer fietsen in kunnen worden geplaatst (op voorwaarde dat ze niet aan de haken worden opgehangen). De meeste treinbegeleiders passen die flexibiliteit toe, maar ze zou wel "officieel" moeten worden.

We betreuren ook het toekomstige verbod om **tijdens de spits** (schoolperiode) een fiets mee te nemen op de trein. Weinig fietsers maken gebruik van die mogelijkheid, want ze is vrij stressvol en lastig, maar ze hebben daar een goede reden voor. Het gaat voornamelijk om beroepsmatig of utilitair gebruik (defecte fiets, lange reis naar het buitenland), dat niet mag worden ontmoedigd.

Aangezien weinig fietsers dit doen, veroorzaakt het geen noemenswaardige vertraging voor treinen die in de spitsuren rijden. De impact op de stiptheid is dus erg klein.

Ook de vergelijking met de MIVB is voor ons weinig relevant. Het beleid van de NMBS moet eerder worden vergeleken met dat van andere nationale spoorwegmaatschappijen (DB, CFF, SNCF, NL).

In Nederland worden standaardfietsen tijdens de spitsuren uitgesloten, maar dit wordt gecompenseerd door een uitgebreidere dienstregeling (je kunt er tot zeer laat de trein nemen), door 'OV-fietsen' ter beschikking te stellen in meer dan 200 stations, door beveiligde stallingen in het station van aankomst enz. Dit alles ontbreekt nog in ons land, vooral in het zuiden van het land. Als u met uw fiets pas om 9.37 u. uur in het station van Aarlen kunt instappen, bent u pas om 12 uur in Brussel!

We vragen de NMBS dan ook deze beperking van de fietsvervoerdienst op een **flexibele en creatieve** manier toe te passen. In andere spoorwegnetten is het inschepen van fietsen tijdens de spitsuren alleen in grote steden (Londen, Parijs, Straatsburg...) verboden, maar wordt dit niet toegepast in plattelandsgebieden. Er kan ook een **modulair tarief** worden toegepast (duurder tijdens de piekuren en goedkoper daarbuiten) om de vraag te reguleren.

Op termijn zou het minstens mogelijk moeten zijn om fietsplaatsen te kunnen reserveren wanneer dat gebeurt in aansluiting op buitenlandse reis met trein en fiets.

5. Mededeling

We staan positief tegenover het toevoegen van een optie fiets aan de routeplanner van de NMBS.

Op het perron zou de plaats van het fietscompartiment moeten worden aangegeven voor de reizigers. Dat zou het instappen van de fietsers versnellen en de stiptheid verbeteren. Als dat kan voor de 1ste klaswagens, moet het ook kunnen voor de fietsen.

De samenstelling van de treinen kan ook worden aangekondigd in de mobiele apps.