

ER IS NOG WERK AAN DE WINKEL OM DE TREIN EN DE FIETS TE COMBINEREN

Emilie Temara, die in het bezit is van een Master Beheersingenieur aan de Universit  Libre de Bruxelles (ULB), heeft in het kader van haar eindschrijftie¹ een onderzoek gewijd aan de complementariteit van de fiets en de trein voor de reizigers, met bijzondere aandacht voor het beleid en de maatregelen voor de trein-fietsintegratie die werden of zouden kunnen worden genomen voor de woon-werkverplaatsingen in België. Het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven had met haar een gesprek over dit onderwerp, dat ook een nuttige rol speelt in de werkzaamheden van de Raad, zoals blijkt uit het [verslag over de promotie van de fiets voor het woon-werkverkeer](#), dat op 17 mei 2022 in samenwerking met de Nationale Arbeidsraad werd gepubliceerd.

Wat zijn de verschillende opties om de trein en de fiets te combineren?

Emilie Temara (E.T.): "Er zijn in grote lijnen twee manieren om trein en fiets te combineren: ofwel de fiets meenemen in de trein (Bike-on-Board), ofwel de fiets gebruiken voor en/of na de treinreis (Bike-and-Ride).

In het geval van Bike-on-Board is het mogelijk ofwel een klassieke niet-opvouwbaar fiets te gebruiken (waarvoor een prijs wordt aangerekend), ofwel een vouwfiets, die in België gratis met de trein mag worden vervoerd. Die laatste is compacter en praktischer voor het afleggen van korte afstanden. Het nadeel van de klassieke fiets is dat hij ruimte inneemt in de trein en dat sommige zitplaatsen hierdoor moeten worden verwijderd.

Voor Bike-and-Ride kan een gewone fiets worden gebruikt voor de rit naar het vertrekstation. Deze fiets wordt meestal geparkeerd in een fietsenstalling in of nabij het station. Voor het laatste deel van de reis (na de treinreis) is het ook mogelijk een persoonlijke fiets te gebruiken die permanent aan het aankomststation in een (beveiligde) fietsenstalling wordt achtergelaten, of een deelfiets te gebruiken."

Hoe goed scoort België wat de combinatie van trein en fiets betreft?

E.T.: "Volgens een studie van de ECF (European Cyclists' Federation²) naar de fietsvriendelijkheid van de Europese spooroperatoren staat de Belgische spooroperator (NMBS) op de tweede plaats gerangschikt wat het gebruiksgemak van fietsen in treinen betreft. Dit goede resultaat op het vlak van de complementariteit tussen trein en fiets is onder meer te danken aan het feit dat, na de recente aankoop van nieuwe M7-treinstellen, sommige NMBS-treinen tot 24 fietsen aan boord kunnen hebben.

Het fietsgebruik neemt ook toe en is met de COVID-crisis zelfs in een stroomversnelling geraakt: het aantal fietsen dat wordt vervoerd in de trein is in 10 jaar tijd verdubbeld en één op de vijf pendelaars laat zijn fiets nu achter in de fietsenstalling van het station.

De prestatie van België is echter nog steeds zwak in vergelijking met bijvoorbeeld Nederland: 47% van de Nederlanders gebruikt de fiets om naar het station te gaan en 12% gebruikt de fiets als vervoermiddel na de trein."

Hoe kan het succes van de trein-fietscombinatie in Nederland worden verklaard?

E.T.: "In Nederland wordt het vervoer van de fiets aan boord van de trein helemaal niet bevorderd, aangezien het vervoerbewijs 7,5   per traject kost (NVDR: tegenover 4   in België). Om de complementariteit van trein en fiets mogelijk te maken, beveelt Nederland veeleer het gebruik van de fiets aan voor het traject naar het vertrekstation en, met behulp van deelfietsen, van het aankomststation naar de eindbestemming. Het grote netwerk van fietsenstallingen en deelfietsen maakt er de combinatie van trein en fiets tot een succes.

¹ Eindschrijftie onder toezicht van de directeur, prof. Eric Monami, en van de assessor, prof. Patrick Frenay

² European Cyclists' Federation (2021), Cyclists love trains: an analysis of the bicycle friendliness of European railway operators

Bovendien is de deelfiets in Nederland populairder dan in België, waar men weinig vertrouwen heeft in deze fietsen."

Zijn er binnen België verschillen waarneembaar wat het gecombineerde gebruik van trein en fiets betreft?

E.T.: "Ten eerste is er een groot verschil in fietsgebruik tussen Vlaanderen enerzijds en Wallonië en Brussel anderzijds. De fiets wordt door bijna de helft van de inwoners van Wallonië (45%) en door heel wat inwoners van Brussel (37%) niet als een veilig vervoermiddel beschouwd, tegenover slechts 21% in Vlaanderen. Ook worden in Brussel en Wallonië meer ongevallen (o.a. door de slechte kwaliteit van de wegen) en fietsdiefstallen geregistreerd dan in Vlaanderen. Bovendien is het Blue Bike-netwerk van deelfietsen, die meestal in de buurt van treinstations staan, veel sterker aanwezig in Vlaanderen dan in de andere gewesten, wat de populariteit van deelfietsen beïnvloedt. Deze diverse factoren verklaren mee de verschillen die tussen de gewesten worden vastgesteld."

Is er nog potentieel voor een verhoging van de combinatie van trein en fiets voor de verplaatsingen in België, en meer bepaald voor het woon-werkverkeer?

E.T.: "Ik denk dat er inderdaad nog veel potentieel is om de combinatie van trein en fiets te vergroten, zoals blijkt uit de toename van het gebruik van de fiets en de trein. We zien dat er inspanningen worden geleverd op verschillende niveaus: bij de NMBS via haar nieuwe fietsstrategie, binnen de gewesten en ook in de ondernemingen. De fietsstrategie van de NMBS is al een grote stap voorwaarts voor de complementariteit trein-fiets, door de investeringen in nieuw rollend materieel, de toename van fietsparkeerplaatsen, de lancering van een nieuwe app die aangeeft welke treinen het meest geschikt zijn voor fietsen om de reizigers beter te informeren enz."

Er is echter nog werk aan de winkel, vooral wat betreft het woon-werkverkeer. De treinen met 24 fietsplaatsen aan boord worden vooral gebruikt voor recreatieve bestemmingen zoals de Belgische kust en de Ardennen. Voor het woon-werkverkeer zijn er meestal maar 2 tot 4 fietsplaatsen per trein. Het vervoer van klassieke fietsen (tegen betaling) wordt dan ook niet aangemoedigd, in tegenstelling tot het vervoer van vouwfietsen (gratis). Hiervoor moeten oplossingen worden gevonden, hetzij door het aantal fietsplaatsen in de treinen te verhogen, hetzij door te investeren in nieuw rollend materieel. Het is ook belangrijk de reizigersinformatie in de stations te verbeteren om het instappen in wagons met fietsplaatsen te vergemakkelijken, en meer in het algemeen de stationsinfrastructuur te verbeteren zodat deze meer rekening houdt met de specifieke behoeften van fietsers (liften, goten enz.). De verhoging van het aantal fietsparkeerplaatsen en deelfietsfaciliteiten is een ander aandachtspunt. Wat de deelfietsen betreft, zou de NMBS het partnerschap met Blue Bike verder moeten ontwikkelen of nieuwe partners moeten vinden in Wallonië en Brussel."

Er zijn twee mogelijke opties om trein en fiets te combineren: *Bike-and-Ride* en *Bike-on-Board*. Moet aan de ene optie de voorkeur worden gegeven boven de andere om de combinatie van trein en fiets voor het woon-werkverkeer aan te moedigen?

E.T.: "Het grootste probleem met het vervoer van fietsen in treinen heeft te maken met de zitplaatsen. Het woon-werkverkeer vindt meestal plaats tijdens de spitsuren, in treinen met een hoge bezettingsgraad. Er is dus een dilemma: het aantal fietsplaatsen in treinen verhogen betekent dat het aantal zitplaatsen wordt verminderd. Het gebrek aan zitplaatsen kan tot veel ontevredenheid bij de passagiers leiden."

Als de treinen vol zitten, zal het dus moeilijk zijn om extra fietsplaatsen te creëren. In de stedelijke gebieden waar deze treinen rijden, moet eerder de ontwikkeling van fietsenstallingen en deelfietsen worden aangemoedigd om te voorkomen dat er te veel fietsen aan boord van de treinen komen. Omgekeerd is het aanleggen van fietsenstallingen in landelijke gebieden minder interessant omdat weinig reizigers er gebruik

van maken. In dat geval is het meer mogelijk de fiets in de trein te vervoeren. Het is echter van belang om voor het vervoer van fietsen in de trein een prijs vast te stellen die voldoende aantrekkelijk is voor de reizigers - wat momenteel niet het geval lijkt te zijn - zonder een te grote vraag te creëren, die een nadelig effect zou hebben op het aantal zitplaatsen en op de stiptheid van het treinverkeer, twee belangrijke elementen van de tevredenheid van de treingebruikers.

Uiteindelijk zou het dus denkbaar zijn het type van trein-fietscombinatie aan te passen aan het geografische gebied en aan de bezettingsgraad van de trein.

De spooroperatoren van hun kant geven eerder de voorkeur aan de Bike-and-Ride-optie. Het vervoer van fietsen in de trein is immers complexer om te organiseren. Bovendien is het vervoer van passagiers en het garanderen van hun tevredenheid voor de spooroperatoren prioritair.

Wat zijn volgens u de efficiëntste maatregelen om de trein-fietsintegratie in België te verbeteren?

E.T.: "Er moeten met name regeringsmaatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat de fiets als een veilig vervoermiddel wordt beschouwd. Zelfs als ze worden gepromoot, zal geen van de bovengenoemde trein-fietscombinaties door de reizigers worden gebruikt als de wegeninfrastructuur niet aan de fiets wordt aangepast.

Een andere belangrijke maatregel is te zorgen voor de shift van de auto naar de fiets en de trein. Sommige mensen gebruiken hun auto om naar het station te gaan, een traject dat soms ook met de fiets zou kunnen worden afgelegd. Maatregelen om het autogebruik terug te dringen (b.v. de vervanging van sommige autoparkeerplaatsen door fietsparkeerplaatsen) zouden de fiets aantrekkelijker kunnen maken. Ten slotte kan de toekenning van een mobiliteitsbudget door de werkgever, waarmee een fiets kan worden gefinancierd, werknemers ook aanmoedigen om de fiets te gebruiken voor hun woon-werkverplaatsingen."