

> Fiets mee in het ov lost niet veel op

Maarten Reith

In Nederland geloven we vooral in de keten. Met de fiets naar het station en met een - tweede - fiets van station naar kantoor. We zijn er inmiddels aan gewend, maar waarom niet de eigen fiets mee in trein of bus? Het scheelt vaak een extra fiets en een stallingsplaats. Een recente Vlaamse internationale inventarisatie van fietsmeeneemsystemen in het ov laat echter zien dat de mogelijkheden daartoe beperkt zijn.

Het Vlaamse onderzoek naar mogelijkheden om de fiets op bus, tram, metro en lightrail mee te nemen werd verricht door de gebruikersorganisatie TreinTramBus. Men inventariseerde zo veel mogelijk combinaties van fiets, tram en bus in binnen- en buitenland. Dit leverde informatie op over de situatie in de West-Europese landen, de VS en Canada. In de meeste van deze landen kan de fiets mee in lightrail en metro, maar doorgaans niet in de bussen en trams. In Vlaanderen kan de fiets alleen mee in de Kusttram.

Enkele voorbeelden werden nader onderzocht: Brussel, Westerscheldetunnel, Lille, Nordrhein-Westfalen en nieuwe bussen van het Vlaamse ov-bedrijf De Lijn. In Brussel zijn buiten de spitsuren op metro en lagevloertram fietsen toegelaten (herkenbaar aan fietslogo), op de oudere trams één fiets, op de nieuwere modellen twee. De fiets neemt men vooral mee op de metro, want die is het snelst. Wachten op en verplaatsen per tram betekent voor fietsers zelfs tijdverlies.

Fietsers mogen in Lille de fiets op de tram meenemen (in ieder tramstel twee fietsen). Ze moeten deze wel in de hand houden want er zijn geen systemen om de fiets vast te maken. Hoewel het geen storm loopt, gaan er op de meeste ritten wel fietsen mee. De meest klantvriendelijke multimodale regeling zien we in Nordrhein-Westfalen. Fietsen mogen in de meeste vervoersverbonden de hele dag mee in trein, tram, bus en metro met een FahrradTicket NRW (€ 3,50).

Ten slotte, de nieuwe bussen van De Lijn, 38 stadsbussen en 108 gelede bussen, beschikken over een dynamische ruimte voor de fiets die drie klapstoeltjes inneemt (meer dan 170 cm). Met gordels en grote karabijnhaken zijn twee fietsen te bevestigen. Op dit ogenblik zijn fietsen nog niet in deze bussen toegelaten.

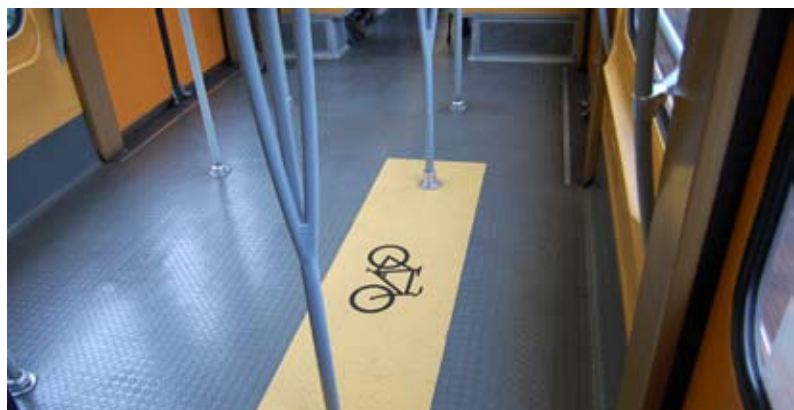
De Nederlandse situatie

Het onderzoek bespreekt ook enkele Nederlandse initiatieven voor het meenemen van de fiets in het ov, beginnend met de opmerking dat er voor 'Nederland Fietsland' opvallend weinig mogelijkheden zijn. De fiets kan momenteel in de bus mee onder



De fiets mag mee door de Westerscheldetunnel, maar het loopt niet echt storm daar.

de Westerscheldetunnel, een kort traject tussen twee haltes als compensatie voor de weggefallen veerdienst. Er wordt echter weinig gebruik van gemaakt. Verder zijn er, naast mislukte experimenten en fietsreisbussen die het onderzoek noemt, mogelijkheden in Amsterdam (veren, metro en IJtram), Rotterdam (metro), Den Haag (RandstadRail). In Amsterdam bijvoorbeeld kunnen fietsen tegen gereduceerde betaling mee in de metro en in tram 26 (IJtram). In de voertuigen zijn hiervoor speciale plekken aangewezen. Stadsregio Rotterdam heeft in december 2009, na een proefperiode van enkele maanden, besloten dat fietsen in het weekend en buiten de spitsuren en na 18.30 uur gratis mee mogen in de metro. En dan is er nog de succesvolle waterbusverbinding tussen Dordrecht en Rotterdam waar veel fietsers dagelijks gebruik van maken. En dan de trein. Met de NS kun je fietsen buiten de spits en



In Brussel zijn fietsen in de metro en lagevloertram toegelaten.

Soorten fietsmeeneemsystemen

Er bestaan veel manieren of systemen om de fiets in het ov te vervoeren.

De meest voorkomende zijn:

- **Fietsdrager aan de voorzijde van het voertuig**
Zogeheten bikecarriers voor twee of drie fietsen zijn populair in de VS en in Canada. Ze zijn relatief goedkoop en eenvoudig te monteren, maar in heel Europa verboden vanwege verkeersveiligheid.
- **Fietsdrager aan de achterzijde van het voertuig**
Wordt gebruikt bij vakantiebusen en bij Zwitserse postbussen. Nadelen van dit systeem zijn onder andere dat chauffeurs geen zicht hebben op de fietsen en de correcte plaatsing, alhoewel een camera

kan helpen. Als de motor achter zit hindert dit bij reparaties.

- **Fiets zelf vasthouden**
Dit moeten passagiers het meest in lightrail, metro en tram.
- **Vastzetten van de fiets in het voertuig**
Komt vooral voor bij bussen, meestal met rolgordels. Reizigers zetten hun fiets vast op bijvoorbeeld de busverbinding Temeuzen-Goes via de Westerscheldetunnel. Ook bij streekbussen op de Veluwe van busmaatschappij BBA was dit het geval. Bij deze bussen konden - recreatieve - fietsers hun fiets in de bus meenemen, het zogeheten Rugwindarrangement. Dit experiment, gestart in 2006, is vanwege gebrek aan belangstelling gestaakt.



In Lille mag de fiets mee in de tram. Wel zelf vasthouden.

in het weekend meenemen voor een vast tarief, ongeacht de reisafstand (Dagkaart fiets: 6 euro). Bij andere aanbieders van treinreizen kunnen ook fietsen mee, bijvoorbeeld op het lighttraintraject Dordrecht-Geldermalsen, ofwel de Merwedelingelijn (Arriva). Volgens Eric Struch, de concessiebeheerder van de provincie, komt het besluit om veel ruimte te maken voor de fiets op de Merwedelingelijn met name voort uit de sterke wens uit de regio om de ketenmobiliteit te bevorderen. 'De interesse hiervoor is boven verwachting, er wordt zeer veel gebruik van gemaakt. We hebben er nog geen onderzoek naar verricht, maar volgens Arriva en onze eigen waarneming wordt de mogelijkheid de fiets gratis mee te nemen zeer gewaardeerd. Het fietsvervoer zelf levert geen geld op en het gaat wel ten koste van een aantal zitplaatsen, klapstoeltjes, voor betalende reizigers. De conclusie wat betreft financiële consequen-

ties laat zich raden.' Arriva is desondanks van plan de dienst aan te blijven bieden.

Ten slotte nog een proefproject met bikecarriers aan de voorzijde van de bus. Dit is in Europa verboden vanwege de verkeersveiligheid en bescherming van zwakke weggebruikers. Toch doet een consortium van Volvo Nederland, Veolia Transport en studie bureau N[able] onderzoek naar de mogelijkheden op bussen in Gelderland. Het ministerie van V&W heeft hiervoor ontheffing verleend.

Overigens blijkt ook uit een evaluatie van Agentschap NL (voorheen SenterNovem) dat projecten om de fiets mee te nemen met het ov historisch gezien weinig succesvol zijn. De afgelopen jaren kregen vijf projecten subsidie. Van deze vijf projecten heeft niet één een vervolg gekregen. Volgens de organisatie heeft dat te maken met veranderde marktvraag en het snelle succes van de OV-fiets. Soms ook speelden juridische problemen een rol of men kreeg geen ontheffing van de wegbeheerder.

Aanbevelingen

Het Vlaamse onderzoek sluit af met een aantal aanbevelingen specifiek voor het Vlaamse ov-bedrijf De Lijn. Het onderzoek noemt als fietsmeeneemstelsel voor de bus met name een combinatie van riemen die aangespannen kunnen worden en een karabijnhaak die aan de fiets is vast te klikken. Dat is veilig, duidelijk en praktisch. Verder wordt aangeraden alleen buiten de spits en met aangepast materieel fietsen te vervoeren om conflicten tussen reizigers of tussen reizigers en chauffeurs te vermijden.

Samenvattend stelt het rapport dat de fiets in het ov wellicht kansen heeft op de verbindende, landelijke lijnen, niet op ontsluitende lijnen. Vandaar dat het rapport ook aanbeveelt in stedelijke gebieden en knooppunthaltes voluit in te zetten op fietsverhuur.



Nordrhein-Westfalen, waar de fiets bijna overal mee mag in het ov, heeft het meest fietsvriendelijke concept. Exacte cijfers zijn echter niet bekend.

