



**TreinTramBus.be**

*beweging voor beter openbaar vervoer*

# Fiets en OV



Implementatie van fietsmeeneemsystemen  
op tram en bus van De Lijn

Bram Van den Bulcke  
TreinTramBus (BTTB vzw)  
Maart 2009

# **INHOUDSTAFEL**

## **INLEIDING**

<b>1</b>	<b>CONTEXT</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>DOELSTELLING</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>PRAKTISCH</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>INDELING</b> .....	<b>7</b>

## **INVENTARISATIE**

<b>1</b>	<b>BINNENLAND</b> .....	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>BUITENLAND</b> .....	<b>10</b>

## **VIJF CASES**

<b>1</b>	<b>BRUSSEL</b> .....	<b>28</b>
<b>2</b>	<b>WESTERSCHELDETUNNEL</b> .....	<b>30</b>
<b>3</b>	<b>LILLE</b> .....	<b>31</b>
<b>4</b>	<b>NORDRHEINWESTFALEN</b> .....	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>NIEUWE BUSSEN DE LIJN</b> .....	<b>35</b>

## **MATERIEEL EN LEENFIETSEN**

<b>1</b>	<b>ROLLEND MATERIEEL</b> .....	<b>38</b>
<b>2</b>	<b>LEEN- EN HUURFIETSEN EN TUSSENVORMEN</b> .....	<b>39</b>

## **SAMENVATTING**

<b>1</b>	<b>SYSTEMEN</b> .....	<b>42</b>
<b>2</b>	<b>PERCEPTIE</b> .....	<b>44</b>
<b>3</b>	<b>KOSTPRIJS</b> .....	<b>45</b>
<b>4</b>	<b>REGELGEVING</b> .....	<b>45</b>
<b>5</b>	<b>COMMUNICATIE</b> .....	<b>47</b>

## **AANBEVELINGEN**

<b>1</b>	<b>DE GANSE VERVOERSKETEN BEKIJKEN .....</b>	<b>49</b>
<b>2</b>	<b>GOED BEVESTIGINGSSYSTEEM.....</b>	<b>49</b>
<b>3</b>	<b>VERPLAATSINGEN BUITEN DE SPITSUREN ENKEL OP AANGEPAST MATERIEEL.....</b>	<b>49</b>
<b>4</b>	<b>RELATIE TEN OPZICHTE VAN LEENFIETSEN .....</b>	<b>51</b>
<b>5</b>	<b>SLOT EN SWOT .....</b>	<b>52</b>
	<b>BIBLIOGRAFIE .....</b>	<b>53</b>
	<b>OVERZICHTSTABELLEN .....</b>	<b>54</b>

# Inleiding

# 1 CONTEXT

In het palet van alle mogelijke vervoermiddelen kunnen zowel de fiets als het openbaar vervoer van De Lijn tot de duurzame vervoermiddelen worden gerekend. De negatieve externe effecten zijn beduidend kleiner dan die van het autoverkeer, of het nu gaat om verkeersonveiligheid, economisch verlies door files, milieuhinder of andere vormen van externe kosten.

Zowel openbaar vervoer als fiets hebben elk specifieke voor- en nadelen:

- Openbaar vervoer, zeker indien het gaat over verbindende lijnen, heeft een hogere snelheid dan de fiets maar een beperkte dichtheid. Vanaf de eindhalte moet soms nog een aanzienlijke afstand afgelegd worden. Bovendien is de gebruiker afhankelijk van dienstregelingen, waarbij de frequentie bij overstappen bepaald wordt door de zwakste schakel.
- De fiets is zeer geschikt voor verplaatsingen over korte afstanden maar voor afstanden meer dan 10 kilometer wordt de fiets doorgaans trager dan auto of openbaar vervoer. De fiets scoort ook zwakker dan openbaar vervoer als het gaat om verkeersveiligheid. Openbaar vervoer scoort in deze het best.

Door de combinatie van beide modi kan een goede **complementariteit** bekomen worden, waar openbaar vervoer het verbindende gedeelte voor zich neemt en de fiets het ontsluitende gedeelte, zowel in het voor- als in het natransport.<sup>1</sup> Het meenemen van de fiets op de bus of op de tram heeft dus vooral nut op verbindende lijnen. Wanneer lijnen een louter ontsluitende functie vervullen, is de fiets meestal sneller door minder stops, een verminderde gevoeligheid voor congestie (ontsluitende lijnen bevinden zich meestal in een stedelijke context) en geen wachttijd aan de halte.

# 2 DOELSTELLING

Het project streeft ernaar alle combinatiemogelijkheden van fiets en tram en bus te identificeren en een breed gamma van binnen- en buitenlandse voorbeelden te inventariseren.

Daarnaast is het de bedoeling de overdraagbaarheid van één of meer van deze concepten naar de Vlaamse context te verifiëren. Deze haalbaarheid wordt nagegaan aan de hand van een toetsing met een klankbordgroep van experts. Aan de hand van de buitenlandse voorbeelden en discussies in de klankbordgroep zullen ook de typeverplaatsingen gedefinieerd worden waarvoor de combinatie "fiets in het openbaar vervoer" praktisch haalbaar is. Tenslotte worden aanbevelingen geformuleerd voor een meer verregaande samenwerking in Vlaanderen tussen deze beide duurzame vervoersvormen.

---

<sup>1</sup> Hierbij moet opgemerkt worden dat meeneemsystemen vooral een alternatief vormen in het natransport. De eigen fiets wordt namelijk meestal in het voortransport gebruikt. Bij pendelverkeer betekent dit dat de eigen fiets na de werkdag thuis gestald kan worden.

## 3 PRAKTISCH

### 3.1 Stuurgroep

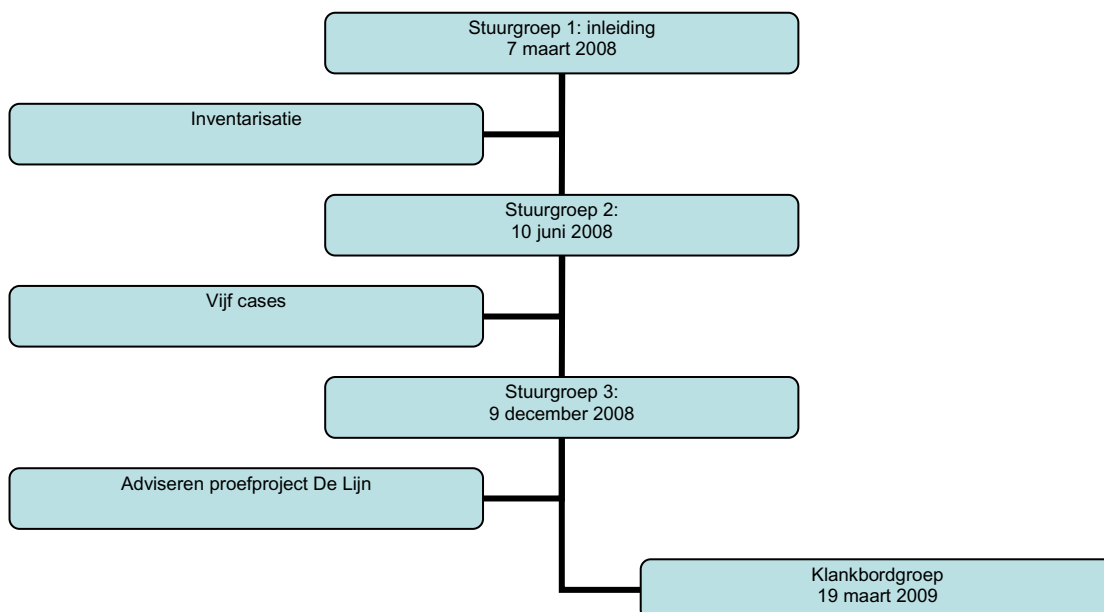
In de stuurgroep zit vertegenwoordiging van de overheid, van het betrokken vervoersbedrijf en van ledenverenigingen voor fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Op de afsluitende klankbordgroep was ook vertegenwoordiging van de provincies uitgenodigd.

Naam	Voornaam	Organisatie
Meynaerts	Anneliese	De Lijn onderzoek
Wackenier	Lieslotte	Kabinet Van Brempt
Van Remoortel	Fred	Fietsersbond
Pelckmans	Jan	Fietsambtenaar
Meys	Roger	De Lijn exploitatie
Nicque	Wim	De Lijn communicatie
Vermaercke	Karl	Vlaamse Administratie: MOW
Colombet	Katrien	Provincie Antwerpen: steunpunt fiets

Tabel 1: leden stuurgroep

### 3.2 Timing

Het project is gestart in maart 2008 om een jaar later in maart 2009 afgesloten te worden. Dit omvatte 3 stuurgroepen en één klankbordgroep. Aanvankelijk had het project tot doel ook het bevestigingssysteem te onderzoeken en adviseren maar doordat het project later dan gepland gestart is werden we ingehaald door de feiten: eind 2006 heeft De Lijn 31 stadsbussen en 108 gelede bussen bij Van Hool aangekocht met een dynamische ruimte die ook voor fietsen gebruikt kan worden.<sup>2</sup> De stuurgroep en klankbordgroep kan enkel aanbevelingen doen over de modaliteiten van de invoering van het fietsmeeneemsysteem.



<sup>2</sup> Persbericht De Lijn van 15 november 2006.

## **4 INDELING**

In het eerste deel wordt een inventaris gemaakt van bestaande fietsmeeneem-systemen op metro, tram en bus; meeneemsystemen op de trein behoren niet tot het bereik van het onderzoek. Deze gegevens werden bekomen door middel van een zoektocht op internet, na navraag bij de leden van de stuurgroep voor fiets en openbaar vervoer, binnenlandse organisaties die expertise hebben over fiets en/of openbaar vervoer en organisaties die via EPF, de Europese Reizigersfederatie, aangeschreven zijn.

Uit de inventarisatie werden vijf cases gekozen die in het tweede deel verder onderzocht werden. De keuze voor deze of gene systeem werd bepaald aan de hand van de modus (fiets op bus krijgt voorrang), de overdraagbaarheid naar de Vlaamse context (is er bijvoorbeeld een vergelijkbare bevolkingsdichtheid, gaat het om een landelijk of stedelijk gebied) en de ligging (dichterbij is beter).

Het derde deel geeft een overzicht van het rollend materieel van De Lijn dat aangepast is voor fietsvervoer en maakt een vergelijking met leenfietsen, huurfietsen en tussenvormen. Ook de kostprijs en inzetbaarheid van deze systemen wordt uiteengezet.

In het laatste gedeelte worden al deze gegevens bondig samengevat en worden enkele conclusies gemaakt.

# Inventarisatie



# 1 BINNENLAND

## 1.1 Vlaanderen

### 1.1.1 Kusttram

In Vlaanderen kan de fiets<sup>3</sup> enkel meegenomen worden op de **Kusttram**. Dit kost 2 euro per rit. Op de andere bussen en trams van De Lijn mag de fiets niet meegenomen worden. Een vouwfiets kan gratis meegenomen worden, op voorwaarde dat de vouwfiets opgevouwen is en voldoet aan de regels van handbagage.<sup>4</sup>

Uit de algemene reisvoorwaarden<sup>5</sup>:

- Het vervoerbewijs Fiets geldt voor het meenemen van een fiets op de Kusttram. De reiziger moet zelf zijn fiets in- en uitladen. Op andere diensten van De Lijn is het vervoer van een fiets niet toegelaten.
- Het tarief van Biljet Fiets bedraagt € 2,00, ongeacht het aantal doorlopen zones. Het vervoerbewijs Fiets is geldig binnen de tijdslimiet en zolang aan de overstapvoorwaarden voldaan is. Van zodra de tijdslimiet voorbij is, of de opstap gebeurt niet in de geldige bestemmings- of overstapzone, moet de reiziger die een fiets meeneemt een nieuw vervoerbewijs Fiets aankopen.
- Het vervoerbewijs Fiets wordt verkocht door de chauffeur of in de Lijnwinkels in West-Vlaanderen.

### 1.1.2 Lillobrug Antwerpen: gratis fietsbus

Ter hoogte van de Lillobrug in Antwerpen krijgt het scheepvaartverkeer voorrang. De brug staat daardoor heel vaak open en fietsers moeten aldus een eind omrijden. Om dit op te lossen besliste de stad Antwerpen om tijdens de wisseling van de shifts een gratis fietsbus in te leggen die de fietsers via de Tijsmans-tunnel gratis naar de andere zijde brengt. Hiervoor werd een oude lijnbus omgebouwd.

Over dit concept hebben we recent niets meer vernomen. We nemen dus aan dat het in stilte afgevoerd is.

### 1.1.3 Nieuwe bussen: riemen ook voor fiets

In januari 2007 bestelde De Lijn 38 stadsbussen en 108 gelede bussen die uitgerust zijn met riemen in het middendeel waar twee fietsen kunnen geplaatst worden.<sup>6</sup>

## 1.2 Brussel

In Brussel kan de fiets buiten de spitsuren meegenomen worden op metro en lagevloertram (type T2000, T3000 en T4000) Sinds 1 februari 2008 is dit gratis

---

<sup>3</sup> Een gewone fiets heeft twee wielen (circa 27"), is tot 185cm lang, 68cm breed en 115cm hoog en weegt tot 20kg zonder bagage. Fietskarren, tandems, driewielers, zware fietsen met batterij en elektromotor, vouwfietsen, zijn duidelijk andere fietsen. Een fiets in draagtas met wielen los naast kader is weer wat anders.

<sup>4</sup> Algemene Reisvoorwaarden punt 1.15, p. 7. Zie: [www.delijn.be/images/arvw\\_2008\\_tcm7-1303.pdf](http://www.delijn.be/images/arvw_2008_tcm7-1303.pdf).

<sup>5</sup> Algemene Reisvoorwaarden punt 6.7, pp. 12-13. Zie: [www.delijn.be/images/arvw\\_2008\\_tcm7-1303.pdf](http://www.delijn.be/images/arvw_2008_tcm7-1303.pdf).

<sup>6</sup> De Lijn: persbericht 15 november 2006.

(voorheen kostte een fietspas 1,40 euro *per jaar*) maar veel promotie werd hier-  
rond niet gemaakt.

Uit het reglement herinneren we vooral volgende zaken<sup>7</sup>:

- De fiets kan enkel meegenomen worden op de metrostellen en de lagevloer-  
trams.
- Strikt verboden tijdens de piekuren: van 7u tot 9u en van 16u tot 18u30.
- Reizigers met een fiets hebben nooit voorrang op andere reizigers.
- Het is strikt verboden in de metro-installaties te fietsen.
- Instappen is enkel toegelaten langs de deuren met een pictogram voor fiet-  
sen
- In een tram moet de fiets geplaatst worden aan de zijde waar niet opgestapt  
wordt.
- Indien een pictogram aangebracht is op de vloer van het voertuig, moet de  
fiets daar gestald worden.

### 1.3 Wallonië

De trams en bussen van de groep SRWT-TEC vervoeren geen fietsen. Er is wel  
een proefproject met een seizoenslijn **tussen Charleroi en de abdij van Aul-  
ne**, die enkel in het weekend rijdt.<sup>8</sup> Informatie over het succes en de manier  
waarop de fietsen vervoerd worden hebben we evenwel niet.

## 2 BUITENLAND

### 2.1 Nederland

In Nederland, fietsland bij uitstek, zien we opvallend weinig mogelijkheden om  
de fiets mee te nemen op het openbaar vervoer. Blijkbaar wordt gevreesd voor  
een te grote toestroom wanneer dit mogelijk gemaakt wordt. Of deze vrees te-  
recht is laten we in het midden.

#### 2.1.1 Amsterdam

In Amsterdam kan de fiets meegenomen worden op de veren, op de metro (in-  
clusief sneltram gedeelte van de Amstelveenlijn) en op tramlijn 26 naar IJburg,  
de zogenaamde IJtram.<sup>9</sup>

Deze lijnen zijn volledig toegankelijk voor andersvaliden en kennen geen hin-  
dernissen. Per tramstel mogen twee fietsen mee. Het gaat om een fietsenrek  
waarbij fietsen aan een haak worden gehangen. Het tarief is eenvoudig: voor de  
fiets gebruik je een Strippenkaart gereduceerd tarief. Hoe dit straks met de in-  
trede van de Chipkaart geïmplementeerd gaat worden, is nog onduidelijk.<sup>10</sup>

Op een blog<sup>11</sup> wordt niet echt positief gereageerd op dit initiatief, het is volgens  
de auteur te beperkt:

“Deze ervaring stemt mij niet optimistisch over het gebruik van de fiets  
in de IJtram in de komende tijd. Slechts 2 plekken per tram, de omslacht-  
tige manier van instappen en het kopen van een kaartje zal er toe leiden

<sup>7</sup> Bron: [http://www.stib.be/velo-fiets.html?quest\\_user=quest\\_nl](http://www.stib.be/velo-fiets.html?quest_user=quest_nl)

<sup>8</sup> Association Momentanée Agora-Pro Velo, 2006. Vélo Plus: Etude consacrée au développement du  
vélo en Wallonie. Phase 3: propositions.

<sup>9</sup> Zie <http://www.gvb.nl/reizigers/Reisregels/Pages/Huisregels.aspx>.

<sup>10</sup> Telefonisch contact met Jasper Knockaert van de Vrije Universiteit Amsterdam.

<sup>11</sup> Zie <http://www.indischebuurt.nl/index.php/weblog/comments/ijtram-en-de-fiets/>.

dat mensen met de fiets de tram links zullen laten liggen. Het gevolg zal zijn dat het GVB over enige tijd zal rapporteren dat er weinig belangstelling is en er geen uitbreiding komt voor meer plekken voor fietsen.”



### 2.1.2 Rotterdam: RET

Op de metrostellen van de RET mogen fietsen mee na 19u in de week en gedurende de ganse dag in het weekend. Bij evenementen, bij uitzonderlijk grote drukte en op aanwijzingen van het personeel mogen de fietsen ook niet mee. Fietsen mogen uitsluitend aan de hand worden meegenomen. In de metrostellen is een ruimte aangewezen in het voertuig. Schade die aan een fiets wordt aangebracht, is voor rekening van de houder.

Fietsen mogen nooit mee in bus en tram. Vouwfietsen zijn altijd toegestaan, onder de nadrukkelijke voorwaarde dat deze zijn ingevouwen.<sup>12</sup>

### 2.1.3 Westerscheldetunnel

Door het wegvallen van de veerdienst Kruijningen-Perkpolder en het verbod op fietsen in de Westerscheldetunnel verdween de oversteekmogelijkheid voor fietsers. Om hier een mouw aan te passen werd de mogelijkheid voorzien om brommers en fietsen mee te nemen op de bus.

Volgende voorwaarden zijn van toepassing op fietsen<sup>13</sup>:

- Fietsen worden enkel vervoerd van maandag t/m vrijdag 06.30 - 19.30 uur, op zaterdagen van 08.30 - 18.30 uur en op zon- en feestdagen van 10.30 - 17.30 uur.
- U meldt minimaal één uur voor vertrektijd dat u een fiets wilt meenemen via telefoonnummer 0113 23 33 33.
- Fietsen kunnen in de bus worden meegenomen vanaf busstation Westerscheldetunnel in Terneuzen en het Tolplein.
- In de bus is plaats voor maximaal 3 (gewone) fietsen, die bij de halte in de bus worden geladen. Er is een speciale ruimte voor fietsen, die met rol Gordels kunnen worden vastgezet.
- Een kaartje voor de fiets is te koop bij de chauffeur. Een fietskaartje kost 2,20€. Voor een tandem betaalt men 4,40€.

Na twee jaar werd dit systeem geëvalueerd.<sup>14</sup> Daaruit bleek het volgende:

- Dat de tarieven voor recreatieve doeleinden geen belemmering vormden, voor woon-werkverkeer wel omdat er geen kortingformules bestaan. Als aanbeveling werd gemaakt dat er kortingen moeten bestaan voor retour of voor meerdere ritten.

<sup>12</sup> Zie <http://www.ret.nl/?id=1818>.

<sup>13</sup> Zie <http://www.reiziger.connexxion.nl/web/show/id=66726/langid=43/contentid=7363>.

<sup>14</sup> Chervet, 2005.

- Dat de vooraanmelding geen probleem vormde. Sommige fietsers gaan op goed geluk naar de bushalte en kunnen altijd mee. Hier werd als aanbeveling gemaakt dat men dit gewoon moet toelaten voor individuele fietsers maar dat mensen die reserveren voorrang moeten krijgen.
- Over de beperking van de meeneemperiode ontving men enkele klachten, zeker over de meeneemperiode in het weekend. De aanbeveling is dat de meeneemperiodes verlengd moeten worden in de weekenden.
- Uitbreiding verder dan het tunneltraject vindt men niet wenselijk, omdat dit meer fietsen betekent en eventuele overboeking.



#### 2.1.4 Cycletours fietsbussen

De firma Cycletours beschikt over **fietsbussen** die voorzien zijn van een aanhangwagen. De formule richt zich specifiek op mensen die willen reizen met de fiets.<sup>15</sup>



#### 2.1.5 Veluwe: rugwindarrangement

Busreizigers op de Veluwe konden als proef tijdens de zomer van 2006 en 2007 de fiets meenemen. Deze speciaal voor toeristen bedoelde dienst werd Rugwindarrangement gedoopt. De fiets kon voor 5€ mee, tijdens de week na negen uur en in het weekend de ganse dag. Deze regeling was alleen van toepassing op streeklijnen, niet op stadlijnen. De fietsen gingen mee op de balkons van de bussen, waar ze vastgezet konden worden. Busmaatschappij BBA mikte op fietsers die met de bus een stukje willen 'overslaan' of simpelweg na een eind fietsen niet het hele stuk terug wilden trappen.<sup>16</sup> Alle bussen op de Veluwe zijn lage-vloerbussen. Betaling kon via een combikaartje bij de chauffeur.

De dienst Marketing van BBA Veluwe geloofde sterk in het Rugwindarrangement, omdat het "veel klantvriendelijker is door 'het gemak, de eenvoud en begrijpelijkheid'".<sup>17</sup> Echter, na de proefperiode is het project gestopt wegens tegenvallend gebruik. Er waren circa 100 deelnemers per periode.<sup>18</sup>

<sup>15</sup> Bron: <http://www.cycletours.nl/start/form.textdisplay.php?TXTID=468>.

<sup>16</sup> Bron:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?section=Nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2006&repository=Fiets+mee+met+de+bus>

<sup>17</sup> Verkeerskunde, 7-2006, p. 9.

<sup>18</sup> E-mailcontact met Glenn Engelen, Marketeer Veolia Transport Veluwe, op 13/05/2008.

### 2.1.6 Toekomst: bikecarriers bij Veolia in Gelderland

Momenteel loopt een onderzoek naar de mogelijkheid om bikecarriers, dus fietsdragers aan de voorzijde van de bus, te implementeren in Gelderland. Dit onderzoek gebeurt door een consortium van Volvo Nederland, Veolia Transport en studie bureau N[able].

Volgens Bob Bouhuijs van N[able] hebben bikecarriers volgende voordelen<sup>19</sup>:

- Plaatsing vóór op de bus: de BikeCarrier staat voor op de bus. Zo is in één oogopslag voor de reiziger duidelijk of de fiets mee kan en/of de bus uitgerust is met de BikeCarrier. Door de positie voor op de bus hoeft de reiziger niet om te lopen of te sjouwen met de fiets. Tevens voelt de reiziger zich niet alleen bij het plaatsnemen van de fiets omdat dit onder het toezicht van de chauffeur gebeurt.
- Eenvoudige communicatie: de positie van de BikeCarrier voor op de bus maakt communicatie tussen reiziger en chauffeur makkelijk. Met een seintje naar de chauffeur maakt de reiziger duidelijk dat de fiets meegaat. De chauffeur ziet vanuit de bestuurderspositie dat de fiets geplaatst wordt. De reiziger ziet vervolgens dat de chauffeur hier rekening mee houdt. De chauffeur kan controleren of de fiets op de juiste en daarmee veilige wijze op de BikeCarrier wordt geplaatst.
- Eenvoudig & snel: Het systeem van de BikeCarrier is eenvoudig. De fiets wordt op de rails gereden en de band over het voorwiel getrokken. Hierdoor kan het bevestigen van een fiets snel en eenvoudig in 7 seconden. De drempel voor het gebruik is hiermee zo laag mogelijk. Tevens is het effect op de dienstregeling nihil.
- Beschikbaar: De passagier moet vertrouwen in het systeem van de BikeCarrier krijgen én houden. Een grootschalige uitrol over het OV-netwerk in een regio is daarmee noodzakelijk voor een vertrouwensbasis. Een alternatief is het volledig uitrusten van één of meerdere buslijnen bij populaire fietsroutes, zoals op de Veluwe. De gebruiker van de BikeCarrier moet ervan op aankunnen dat wanneer zij gebruik wil maken dat ook kan.
- Gebruik: Het pilotproject is gericht op laagdrempelig gebruik. De kosten voor het gebruik van de BikeCarrier dient in lijn met dit concept en dus laag of nihil te zijn. De reiziger moet kunnen rekenen op een eenvoudig en duidelijk systeem, zonder financiële of organisatorische (reservering) barrières.

De wetgeving in Nederland is gelijkaardig aan die van België, aangezien beide in lijn liggen van de Europese wetgeving. Om initiatieven als deze toch mogelijk te maken is er een mogelijkheid van ontheffing in de wet toegelaten. Deze wordt door de desbetreffende wegbeheerder gegeven. In het geval van Nederland is dat de (gedelegeerde ambtenaar van) de minister van Rijskwaterstaat. Inmiddels heeft deze minister toegezegd deze benodigde ontheffing te verlenen, hetgeen betekent dat het consortium de proef met BikeCarrier in Nederland voort kan zetten.<sup>20</sup>

Momenteel worden de BikeCarriers bevestigd om de eerste proefritten te rijden.

## 2.2 Luxemburg

In Luxemburg stad mag men de fiets meenemen op de bus, als er voldoende plaats is. Een regeling omtrent uren waar de fiets wel of niet mee mag bestaat

---

<sup>19</sup> E-mailverkeer met Bob Bouhuijs dd. 26/05/2008. Meer info: <http://www.nable.nl/BikeCarrier.html>.

<sup>20</sup> De betreffende wetteksten zijn het voertuigreglement en de wegenverkeerswet. Zie [www.wetten.nl](http://www.wetten.nl).

niet. De fiets moet geplaatst worden aan de zijde zonder deur.<sup>21</sup> Fietsen zijn, volgens de minister, "enkel toegelaten als het transportmiddel dit toelaat en tegen betaling van een biljet voor korte afstanden, ongeacht de gereisde afstand."

## 2.3 Frankrijk

In Frankrijk wordt veel geëxperimenteerd met combinatiemogelijkheden om de fiets mee te nemen op autocars, trams en bussen.

### 2.3.1 Lille

In Lille kan je gratis de fiets meenemen op de tram maar niet op de metro. Daarbij moet men volgende regels in acht nemen<sup>22</sup>:

- Men mag niet fietsen op de perrons.
- Opstappen op de tram mag enkel met de fiets in de hand via de voorste of achterste deuren.
- Slechts één fiets is toegelaten op elk uiteinde van het tramstel. De toegangsdeur voor fietsers is gemarkeerd met een sticker.
- De fiets moet bij de reiziger blijven gedurende het traject
- Toegang tot liften en roltrappen is verboden.
- PBM's (persoon in een rolstoel of persoon met kinderwagen) hebben voorrang op fietsers.



### 2.3.2 Lijn Nantes-Noirmoutier

Op de lijn Nantes-Noirmoutier (80km), in de Loirestreek, zijn de regionale bussen voorzien van fietsdragers die bevestigd zijn aan de achterzijde van de bus. Op vraag van voornamelijk toeristische reizigers werden deze sinds 2005 in dienst genomen. Op vijf bussen op de lijn Nantes-Fromentine en Île de Noirmoutier, aan de kust van de Vendée, zijn deze dragers voorzien. Tussen juni en december 2005 werden 209 fietsen geplaatst; tussen januari en augustus 2006 liep dit op tot 283 fietsen. De chauffeur kan helpen met het bevestigen van de fiets maar dit wordt afgeraden.

<sup>21</sup> Bron: <http://www.lvi.lu/archiv/1996/961011.htm>.

<sup>22</sup> Bron: [http://www.transpole.fr/e/e\\_c\\_a\\_velotram\\_1.aspx](http://www.transpole.fr/e/e_c_a_velotram_1.aspx)



### 2.3.3 Departement Gironde (Bordeaux)

Op trams in Bordeaux mag de fiets zonder extra kosten meegenomen worden maar enkel tijdens de daluren.

De tourbussen van Trans Gironde (Bordeaux) met het ganze departement als bestemming aanvaarden fietsen, tenminste als er plaats beschikbaar is in de bagageruimte. Abonnees nemen de fiets gratis mee; niet-abonnees betalen 3€ om de fiets mee te nemen.<sup>23</sup>



### 2.3.4 Annecy: Zomerlijn

De agglomeratie van Annecy stelt sinds 1988 verschillende diensten voor die de intermodaliteit fiets en openbaar vervoer bevorderen, waaronder de zogenaamde Zomerlijn die fietsen meeneemt tot de top van de Semnoz (1699m). Deze bus is speciaal uitgerust voor het transport van fietsen en passagiers en gaat zes maal per dag heen en terug. De autocar is uitgerust om 29 passagiers en 20 fietsen te vervoeren voor een prijs van 5€/dag (onbepaald afdalen en stijgen).<sup>24</sup>



<sup>23</sup> Bron:

[http://www.bordeaux.fr/ebx/portals/ebx.portal?\\_nfpb=true&\\_pageLabel=pgPresStand8&classofcontent=presentationStandard&id=1251](http://www.bordeaux.fr/ebx/portals/ebx.portal?_nfpb=true&_pageLabel=pgPresStand8&classofcontent=presentationStandard&id=1251).

<sup>24</sup> Zie: [http://www.semnoz.fr/pdf/sibra\\_ligne\\_ete.pdf](http://www.semnoz.fr/pdf/sibra_ligne_ete.pdf).

### 2.3.5 Chambéry

In Chambéry rijdt een bus tussen het stadscentrum en het hoger gelegen deel van Chambéry, Chambéry-le-Haut. Aangezien dit een moeilijke klus is voor niet-sportieve fietsers, werden de bussen voorzien van een aparte kamer, afgescheiden door een hekken, waar haken voorzien zijn voor drie fietsen. Om te voorkomen dat de fietsen zouden slingeren werd onderaan een stuk voorzien dat de kaders vasthoudt. De bussen hebben drie deuren, één voor het opstappen vooraan, één voor het afstappen in het midden en één voor het laden van fietsen achteraan. Om de fiets te laden, moeten de fietsers aan de chauffeur vragen om de achterste deur te openen, waarop ze hun fiets kunnen laden op de bus. Dit kost uiteraard eventjes tijd.<sup>25</sup>



### 2.3.6 Strasbourg

In Strasbourg kan men de fiets meenemen in de tram. Dit vereiste geen extra aanpassingen aangezien de tramstellen brede deuren en een gelijkvloerse opstap hebben. Op het achterste platform is plaats voor fietsen. Meenemen van de fiets kan tijdens de week buiten de piekuren tegen betaling van een additioneel ticket. Op zon- en feestdagen mag de fiets gratis meegenomen worden.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Geneste, 2007, p. 94.

<sup>26</sup> Vélo Québec, 2004, p. 10.





### 2.3.7 La Rochelle: bus-vélo

Sinds 2001 bestaat de "bus-vélo" die bewoners van La Rochelle in de zomer naar het Île de Ré brengt.<sup>27</sup>



### 2.3.8 Rouen

In Rouen had men gekozen voor een dubbele rail aan de binnenzijde van de bus maar deze piste heeft men intussen verlaten omdat het teveel ongemakken met zich meebrengt.<sup>28</sup> Men kan de fiets nog altijd aan de hand meenemen op tramlijn 1 maar dan zonder deze vast te maken.



### 2.3.9 Andere

We vonden nog drie andere voorbeelden die evenwel niet gespecificeerd worden:

<sup>27</sup> Zie [http://www.civitas-initiative.org/measure\\_sheet.phtml?lan=es&id=343](http://www.civitas-initiative.org/measure_sheet.phtml?lan=es&id=343).

<sup>28</sup> Geneste, 2007, p. 58.

- In de regio **Maubeuge-Fourmies** hebben de bussen *soms* plaats voor twee fietsen, zonder dat men ervoor moet betalen.<sup>29</sup>
- In **Orléans** kunnen er buiten de spits maximum 4 fietsen mee op de tram.<sup>30</sup>
- Op de groene bussen ('bus verts') in de Calvados kan men gratis fietsen meenemen.<sup>31</sup>

## 2.4 Duitsland

### 2.4.1 Aachen: fietssnelbus naar Nationaal Park

Van juni tot september 2006 reed iedere zondag (4 zondagen in totaal) een fietssnelbus naar het Nationaal Park Eifel. Door middel van een aanhangwagen konden 30 tot 40 fietsen mee die aan haken gehangen werden. Aangezien dit als een speciale dienst gezien wordt, geldt een tarief van 5 euro of 6 euro, afhankelijk van de afstand. Kinderen betalen halve prijs.<sup>32</sup>

Deze dienst rijdt nog altijd. In 2008 zal deze iedere zondag rijden van 15 juni tot 29 september.<sup>33</sup>

### 2.4.2 Berlijn

In Berlijn en omstreken kan men overal de fiets meenemen. Fietsen kunnen in S-Bahn (lightrail) en U-Bahn (metro) en op regionale verbindingen meegenomen worden. De plaats waar fietsen gestald kunnen worden staat aangeduid door middel van een logo maar personeel heeft de uiteindelijke beslissing over het al of niet meenemen van fietsen. 's Nachts kan men op de omnibussen N1, N2, N3, N5, N6 en N8 de fiets meenemen, tenminste als er plaats voorhanden is. De enige uitzondering hier zijn de nachten vóór feestdagen. Wanneer weinig plaats voorhanden is, hebben rolstoelgebruikers en mensen met een kinderwagen voorrang. Gevraagd wordt de fiets voor het halteren te plaatsen in de zone beschikbaar voor fietsen.<sup>34</sup>



Om de fiets mee te nemen moet men een extra vervoersbewijs aankopen, specifiek voor de fiets, dat na valideren twee uur geldig is.<sup>35</sup>

Overzicht van alle tarieven:

Wat	Prijs
Enkele korte rit	1,00 EUR
Enkele rit Berlijn AB (centrum en omliggend)	1,50 EUR
Enkele rit Berlijn BC (omliggend en Potsdam)	1,70 EUR

<sup>29</sup> Bron: <http://www.trans-avesnois-autocars.fr/index.html>

<sup>30</sup> Bron: [http://nl.wikipedia.org/wiki/Tram\\_van\\_Orléans](http://nl.wikipedia.org/wiki/Tram_van_Orléans). Meer gedetailleerde gegevens werden niet teruggevonden op de website.

<sup>31</sup> Bron: <http://www.busverts.fr>. Evenwel vonden we hier geen verwijzing naar op de website.

<sup>32</sup> VCD, 2, 2006, pp. 1-2.

<sup>33</sup> Zie VCD, 1, 2008.

<sup>34</sup> Zie <http://www.bvg.de/index.php/de/Bvg/Detail/folder/233/id/149282/nb/1/name/Mitnahme>.

<sup>35</sup> Zie <http://www.s-bahn-berlin.de/aboundtickets/fahrradmitnahme.htm>.

Enkele rit Berlijn ABC (centrum, omliggend en Potsdam)	2,00 EUR
Enkele rit Vervoersverbond	2,80 EUR
Dagkaart Berlijn AB	4,40 EUR
Dagkaart Berlijn BC	4,60 EUR
Dagkaart Berlijn ABC	4,80 EUR
Dagkaart Vervoersverbond	5,00 EUR
Maandkaart Berlijn AB	8,50 EUR
Maandkaart Vervoersverbond	15,50 EUR

### 2.4.3 RegioRadler

In toeristische streken kan de fiets -mits betaling- mee op speciaal ingerichte bussen zoals de 'Radler'bus lijn 300 tussen Daun en Bernkastel Kues. Deze bussen kunnen een tiental fietsen meenemen. Reservatie is mogelijk, maar niet echt nodig.<sup>36</sup>



### 2.4.4 SBG Radbus

De firma SBG brengt sportieve fietsers hoger op de berg. Een fiets meenemen kost 3€/dag. Kinderen onder de 14 jaar kunnen de fiets gratis meenemen.



<sup>36</sup> Zie [www.regio-radler.de](http://www.regio-radler.de).

### 2.4.5 Bentheim: Fietsenbus

In het Duitse graafschap Bentheim rijdt sinds 2005 de Fietsenbus, die voornamelijk op Nederlandse toeristen mikt. De gebruiker kan de fiets zelf inladen en in- en uitstappen aan elke halte.

De Fietsenbus rijdt in het laagseizoen elke zaterdag en zondag; in de zomervakantie rijdt de Fietsenbus dagelijks. Voor het meenemen van de fiets betaalt de reiziger 1,20€ extra bovenop de ritprijs. In 2007 vervoerde de Fietsenbus 7500 fietsen, waarvan 2900 in augustus.<sup>37</sup>

### 2.4.6 NordRheinWestfalen

In NordRheinWestfalen kan de fiets meegenomen worden op trein, tram, bus en metro. Het ticket voor gans NordRheinWestfalen is één dag geldig voor één fiets en kost 3,5 EUR.<sup>38</sup>

Naast het eerder vermelde systeem van de fietsbus naar het Nationaal Park kan men bij het **AVV** (Aachener Verkehrsverbund, hoofdstad Aachen) de fiets meenemen op voertuigen die voorzien zijn van een fietssymbool, op weekdays enkel vanaf 19u, op zaterdagen vanaf 15u en op zon- en feestdagen altijd. Reizigers met een rol- of kinderwagen hebben altijd voorrang.<sup>39</sup> Een enkele rit met de fiets kost 1,90€, een dagkaart 2,80€. Deze regeling wordt als omslachtig ervaren: enerzijds zijn er heel specifieke uren waarop de fiets meemag, anderzijds kan het niet op elk voertuig.<sup>40</sup>

Bij het **VRS** (Verkehrsverbund Rhein-Sieg, steden Bonn en Köln) mag de fiets altijd mee. Evenwel gebeurt het vaak dat de buschauffeur fietsers niet toelaat wegens te druk of wegens teveel rol- of kinderwagens. Een enkel ticket voor de fiets kost 2,30€, een ticket voor vier ritten 8,10€, een maandpas voor de fiets 26,80€<sup>41</sup>

Bij het **VRR** (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, steden Düsseldorf, Duisburg, Essen, Dortmund) mag de fiets op lightrail, tram en bus meegenomen worden vanaf 9 uur op werkdagen en altijd in het weekend en op feestdagen. Hiervoor moet men een extra ticket kopen; abonnees mogen de fiets gratis meenemen.<sup>42</sup>

Bij het **VOWLL** (Verkehrsverbund OstWestfalenLippe, stad Bielefeld) mag de fiets mee op alle voertuigen behalve op nachtbussen. Hiervoor moet een extra ticket gekocht worden. Fietsen mogen ten allen tijde geweigerd worden.<sup>43</sup> Afhankelijk van het aantal zones dat overbrugd wordt, kost een fietsticket 1,20€ tot 1,70€. Een maandticket voor de fiets kost 15€.<sup>44</sup>

Bij het **VRL** (Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe) en bij het VGM (Verkehrsgemeinschaft Münsterland) mag de fiets enkel meegenomen worden als het reglement dit toelaat:<sup>45</sup>

- Als er een dynamische ruimte voor rolwagens in de bus is
- Indien de dynamische ruimte voor rolwagens niet volzet is

<sup>37</sup> Mobility-Linq, 3, 2008. Fietsenbus populair in Bentheim, p. 4.

<sup>38</sup> Zie [www.avv.de/web/download/tickets/hin-und-weg.pdf](http://www.avv.de/web/download/tickets/hin-und-weg.pdf), p. 19 van de brochure.

<sup>39</sup> Zie <http://www.avv.de/web/hauptdrei/fahrrad.php?schriftgrad=76>. Mail dd. 14/07/2008 van Philipp Fichtner van rwth-aachen.

<sup>40</sup> Zie <http://www.an-online.de/sixcms/detail.php?id=578627>. Beschrijving van een vrouw die de fiets wilde meenemen naar de dokter... maar op het verkeerde tijdstip.

<sup>41</sup> Zie [http://www.vrsinfo.de/2\\_13\\_3.php](http://www.vrsinfo.de/2_13_3.php).

<sup>42</sup> Zie [http://www.vrr.de/de/global/hilfe\\_faq/fragen\\_und\\_antworten/00430/](http://www.vrr.de/de/global/hilfe_faq/fragen_und_antworten/00430/).

<sup>43</sup> Zie <http://www.owlverkehr.de/owlv/tickets/Fahrrad/beschreibung.php>.

<sup>44</sup> Gelijk aan de Kreisen Lippe, Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke en de stad Bielefeld.

<sup>45</sup> Zie [http://www.ruhr-lippe-tarif.de/home/pdf/anlagen/befoerederungsbedingvrl\\_vgm.pdf](http://www.ruhr-lippe-tarif.de/home/pdf/anlagen/befoerederungsbedingvrl_vgm.pdf).

- De reiziger moet de fiets zelf in- en uitladen
- Chauffeurs mogen een reiziger met fiets weigeren

Bij het **NPH** (Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter) worden jaarlijks tijdens de zomermaanden bussen ingezet met aanhangwagens die speciaal voorzien zijn op fietsvervoer.

## 2.5 Verenigd Koninkrijk

Fietsen kunnen zelden met Britse bussen en autocars mee. National Express is een van de grootste lange-afstandsbusondernemingen in Groot-Brittannië, maar zij staan fietsen alleen toe als zij opgevouwen of uit elkaar gehaald zijn en verpakt worden in speciale fietszakken.<sup>46</sup>

### 2.5.1 London

Op de Londonse metro mag de fiets gratis meegenomen worden maar er zijn wel heel wat beperkingen<sup>47</sup>:

- Niet tijdens de spitsuren, van maandag tot vrijdag van 7u30 tot 9u30 en van 16u tot 19u. In sommige gevallen mag men wel tegenspits de fiets meeneemen!
- Verboden op roltrappen
- Niet toegelaten op de diepe secties van de metro! (Dit zijn er heel wat).

Op bus, tram en lightrail is de fiets niet toegelaten. Plooi-fietsen worden, zoals in Vlaanderen, beschouwd als caddy en kunnen overal meegenomen worden.

### 2.5.2 Connect2Wiltshire

Connect2Wiltshire is een lokale busdienst in het Britse graafschap Wiltshire.<sup>48</sup> Het is een landelijke busdienst die deels op de Vlaamse belbus lijkt. De busjes hebben een vaste circulaire route waar op vraag kan van afgeweken worden. Om opgepikt te worden aan een niet reguliere halte moeten de passagiers telefonisch reserveren.

Aanvankelijk was het mogelijk aan de achterzijde van de busjes twee fietsen horizontaal te bevestigen. Volgens de verantwoordelijke van Connect2Wiltshire zorgde dit echter voor problemen. In de winter werden de chauffeurs vaak vuil door stof en modder tijdens het bevestigen van de fietsen. Volgens de nationale wetgeving is de chauffeur verantwoordelijk voor de veiligheid van de lading, hetgeen betekende dat de chauffeur iedere keer opnieuw moest uitstappen om de fietsen op te laden. Dit zorgde voor vertragingen, temeer omdat de chauffeur waardepapieren moest veiligstellen tijdens het uistappen.<sup>49</sup>

<sup>46</sup> Zie [www.nationalexpress.com](http://www.nationalexpress.com).

<sup>47</sup> Zie <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/974.aspx>. Voor de kaart in pdf-formaat: <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/bicycle-tube-map-0108.pdf>.

<sup>48</sup> Zie [www.bookaride.net](http://www.bookaride.net). Vroeger heette dit de Wigglybus.

<sup>49</sup> E-mail van David Gillett dd 29/07/2008.



Momenteel is geen enkel busje uitgerust met een externe fietsendrager. Fietsen kunnen getransporteerd worden op de lagevloer in het midden van het voertuig, een ruimte waar ook plaats is voor rol- en kinderwagens. Gewone fietsen worden zelden vervoerd. (Hieronder: foto van oud busje met fietsendrager aan achterzijde en foto van nieuwer busje zonder fietsendrager maar met lagevloer in het middengedeelte).

## 2.6 Zwitserland

### 2.6.1 CarPostal van Postauto

CarPostal vervoert de fiets als er voldoende plaats voor handen is en als de fiets de andere reizigers niet hindert. Voor alle lijnen van CarPostal ligt de prijs vast op 6 Zwitserse Frank per rit. Daarbij moet de reiziger wel zelf met de fiets reizen en over een geldig vervoersbewijs beschikken.<sup>50</sup>

Op sommige lijnen beschikt men over aanhangwagens of speciale dragers voor het transport van fietsen. Zo beschikken ze op enkele lijnen over een fietsdrager waarmee sportfietsen en terreinfietsen kunnen getransporteerd worden. Er is plaats voor 6 fietsen die niet gedemonteerd moeten worden om mee te kunnen. De fietsdragers worden geïnstalleerd van 15 mei tot 15 oktober. Wel wordt aangeraden om te reserveren. Voor groepen heeft CarPostal van de regio Valais drie speciale aanhangwagens in gebruik die speciaal ontworpen zijn voor het transport van tweewielers. Elke aanhangwagen kan 25 fietsen transporteren.<sup>51</sup>



<sup>50</sup> Zie <http://www.postauto.ch/fr/pag-nat-velo-und-postauto.pdf>.

<sup>51</sup> Bron: <http://www.poste.ch/fr/index/uk-privatkunden/pag-nat-postauto/pag-nat-freizeit/pag-vs-freizeit/pag-vs-velo.htm>



Op de lijnen waar geen speciale voorzieningen zijn voor fietsen kan men de fiets in het laadruim plaatsen of in de bus zelf, tenminste als dit de reizigers niet hindert. Reservering wordt zeker bij groepen aangeraden maar is niet verplicht.

### 2.6.2 Genève

In Genève kan men op zaterdag, zondag en feestdagen de fiets meenemen op bussen die niet in het centrum rijden (= zone 11 en 12). Het merendeel van de bussen is uitgerust met een uitschuifbaar of uitklapbaar oprijdplatform. Om een fiets mee te nemen moet men een extra kaartje kopen. De houder van de fiets moet deze de ganse rit bij zich houden.

### 2.6.3 Zürich

In Zürich mag men de fiets meenemen op de tram en de bus, tenminste als deze niet te vol zijn. De reiziger moet wel een ticket kopen voor de fiets, voor een tandem moet men zelfs twee tickets kopen.<sup>52</sup>

### 2.6.4 Sankt-Gallen

In Sankt-Gallen kan men op alle bussen de fiets meenemen voor 1,85€ (gelijk aan kindertarief). Dit werkt niet 's middags en niet 's avonds.

## 2.7 Oostenrijk

### 2.7.1 Postbuslijn

Sommige bussen van de Postbuslijn zijn uitgerust met een aanhangwagen voor fietsen. Langs de voornaamste fietsroutes wordt deze dienst aangeboden.



<sup>52</sup>

Zie: [http://www.vbz.ch/vbz\\_opencms/opencms/vbz/deutsch/Dienstleistungen/HaeufigeFragen/TarifeUndBilletautomaten/velotransport.html](http://www.vbz.ch/vbz_opencms/opencms/vbz/deutsch/Dienstleistungen/HaeufigeFragen/TarifeUndBilletautomaten/velotransport.html).

## 2.8 Spanje

### 2.8.1 Cataluña

In Cataluña kunnen maximaal 4 fietsen gratis mee op vier lijnen van de firma T.E.I.S.A. **van en naar Girona**. De fietsen moeten ingepakt zijn en worden in het laadruim geplaatst. De bestuurder heeft de finale beslissing over het al of niet meenemen van de fiets.<sup>53</sup>

### 2.8.2 Valencia

In Valencia mag de fiets gratis mee op de metro, mits aan volgende voorwaarden voldaan is<sup>54</sup>:

- Elke reiziger mag een fiets meenemen
- Per metrostel zijn twee fietsen toegelaten
- De fietsen moeten bijgehouden worden door de reiziger in kwestie
- Op werkdagen hebben fietsers volledige toegang tot de metro
- Op zaterdag hebben fietsers toegang tot 14u
- Op zon- en feestdagen hebben fietsers volledige toegang tot de metro

Opvallend is dat de toegang gratis is en dat er geen beperkingen zijn tijdens de spits-uren. Op de website staan enkele toeristische routes uitgelegd met als vervoersmodi het openbaar vervoer (metro en tram) en de fiets.

## 2.9 Zweden

### 2.9.1 Over de Ölandbrug

Van Öland tot Kalmar kan men gratis de fiets meenemen op de bus. Dit traject gaat over een brug. De fietsbus rijdt van 10 mei tot en met 31 augustus over de Ölandbrug; buiten deze periode kan de fiets enkel tegen vergoeding in de bagageruimte meegenomen worden.



## 2.10 Portugal

### 2.10.1 Lissabon

Sinds 1 september 2007 mag men in de metro van Lissabon de fiets meenemen op werkdagen van 8u30 tot sluitingstijd. Dit is een uitbreiding van de vroegere regeling, waarbij men de fiets enkel mocht meenemen tijdens het weekend.

Ook hier zijn enkele herkenbare basisregels van kracht<sup>55</sup>:

- Men mag maximaal twee fietsen meenemen per metrostel, tenminste als er geen grote groepen mensen aanwezig zijn.

<sup>53</sup> Bron: <http://www.teisa-bus.com/default.asp?c=faq>. Zie titeltje 'Bicicletes'.

<sup>54</sup> Bron: [http://www.metrovalencia.com/metroval/html/viaja\\_metroval/normasbicimetro.htm](http://www.metrovalencia.com/metroval/html/viaja_metroval/normasbicimetro.htm).

<sup>55</sup> Bron: <http://www.metrolisboa.pt/Default.aspx?tabid=742>.



- Het is verboden de fiets mee te nemen op de roltrappen, roltapijten en liften
- Elke passagier mag maar één fiets meenemen
- Passagiers met fiets mogen andere reizigers niet hinderen met de fiets

## 2.11 Polen

Op vrijdag 7 juli 2006 installeerde MPK, het vervoersbedrijf in Krakow, nieuwe fietsdragers aan de achterzijde van 15 bussen. De netplannen werden aangepast, zodat de buslijnen waar deze dienst mogelijk is duidelijk zichtbaar waren.



## 2.12 Verenigde Staten

In de Verenigde Staten zijn meeneemsystemen op *light rail*, metro, tram en bus veel voorkomend. Een uitgebreid onderzoek toonde aan dat meer dan 50 vervoersbedrijven combinatiemogelijkheden toelaten, een aantal dat stijgt.

### 2.12.1 Op de metro

In metrostellen is de fiets meestal toegelaten maar enkel buiten de spitsuren. Soms zijn er regelingen getroffen zoals in London, waarbij men de fiets mag meenemen tijdens de spits maar dan wel tegen de richting van de drukste reizigersstromen.

### 2.12.2 Op de tram

Op trams is meer plaats dan op bussen, waardoor fietsen altijd binnenin het voertuig kunnen meegenomen worden. Qua ontwerp van het voertuig moet dus weinig tot niets veranderen.

Meestal worden fietsen gestald in de lege ruimte voor rolstoelgebruikers of tegenover de deur. Sommige vervoersbedrijven voorzien echter haken of rekken zodat fietsers niet de hele tijd bij de fiets moeten blijven. Tenminste twee fietsen per voertuig zijn toegelaten. In uitzonderlijke gevallen worden hele stellen voorzien om fietsen te plaatsen.

Meestal worden geen extra kosten aangerekend om fietsen mee te nemen.

Beperkingen gelden voornamelijk in gevallen dat er teveel volk is waardoor bewegen met de fiets omogelijk wordt. In sommige gevallen is het meenemen van de fiets verboden op piekmomenten of zijn fietsen op voertuigen enkel toegelaten op welbepaalde tijdstippen. Andere beperkingen hebben te maken met het type fiets: meestal zijn fietsen die afwijken van de standaarden (zoals tandems, driewielers, elektrische fietsen) verboden.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Zie Transit Cooperative Research Program (TCRP), 2005, p. 25. Vollege lijst van vervoersbedrijven die fiets op tram implementeren is te vinden op p. 26.

### 2.12.3 Op de bus

Het merendeel van de vervoersbedrijven waar de fiets toegelaten is, voorzien een drager op de voorzijde van de bus. Dit systeem is wijdverspreid, populair en gemakkelijk in bediening. Meestal bieden ze plaats voor twee fietsen, hoewel dragers voor drie, vier en vijf fietsen ook voorkomen. Omdat de vraag naar zulke systemen groeiende is, komen dragers die plaats bieden aan drie fietsen meer en meer voor. Bij gebruik wordt de drager naar beneden gedaan, zodat deze evenwijdig met de weg staat. Hoewel dit inklappen grote voordelen heeft, zoals een kortere bus als er geen fietsen geladen zijn, betekent het ook dat de uitgeplooide situatie direct meer uitsteekt (door het mechanisme erachter).



Er zijn enkele experimenten geweest met dragers op de achterzijde van de bus, waar al snel van afgestapt werd, om volgende redenen: blokkeren van toegang tot de motor van de bus achteraan; bestuurders konden niet zien wat er zich afspeelde aan de achterzijde van de bus; fietsen worden sneller vuil aan de achterzijde van de bus.

In Crested Butte (Colorado) wordt in het drukke seizoen, naast de drager aan de voorzijde van de bus, ook een drager aan de achterzijde van de bus met vijf plaatsen gebruikt. De chauffeur kan de drager in de gaten houden door middel van een camera.

Sommige vervoersbedrijven laten fietsen toe aan boord van de bus, waarbij aan de chauffeur meestal het eindoordeel gegeven wordt of een fiets al dan niet meekan.<sup>57</sup>

Hieronder een voorbeeld van een fietsdrager op Van Hool bussen:



## 2.13 Canada

### 2.13.1 Ottawa

Meer dan 200 bussen in Ottawa zijn uitgerust met fietsdraggers aan de voorzijde van de bus. Deze dienst kost geen extra geld. De dienst wordt aangeboden van 20 april tot 31 oktober. Buiten deze periode kan de fiets enkel meegenomen worden op lightrail.

<sup>57</sup> Zie Transit Cooperative Research Program (TCRP), 2005, p. 18. Volledige lijst van vervoersbedrijven die fiets op bus implementeren is te vinden op p. 19.

# Vijf cases

# 1 BRUSSEL

*Plaatsbezoek op 15 juli (zonder fiets) en 31 oktober 2008.*

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft duidelijke beleidsdoelstellingen geformuleerd waarin de zachte vervoerswijzen sterk gepromoot worden. Bovendien wordt erkend dat "het Belgische weer en het Brusselse reliëf het niet altijd evident [maken] om alle verplaatsingen met de fiets te doen".<sup>58</sup> Ten gevolge van deze beleidsdoelstelling en context is het meenemen van de fiets sinds 1 februari 2008 gratis geworden. Voorheen kostte een fietspas 1,40€ *per jaar*.

De fiets mag niet meegenomen worden tijdens de spitsuren: op werkdagen is dit verboden van 7u tot 9u en van 16u tot 18u30 en in het weekend is het altijd toegelaten. Voor de tijdsbeperving wordt enerzijds begrip getoond maar anderzijds wordt dit als een belemmering ervaren, voornamelijk omdat de combinatie fiets en openbaar vervoer tijdens de spitsuren voor veel potentiële gebruikers interessant is door de grote congestie op de wegen. Niet iedereen woont binnen fietsafstand en niet iedereen heeft een goede verbinding met het openbaar vervoer. Volgens de Fietsersbond zijn sommige van hun leden bereid een prijs te betalen om de fiets tijdens de spitsuren te mogen meenemen.<sup>59</sup>

De versoepelde maatregel werd niet uitgebreid gepromoot, hoewel het kort vermeld staat op de website<sup>60</sup>, pictogrammen terug te vinden zijn op de roltrappen<sup>61</sup> aan de ingangen en op de deuren van de voertuigen waar de fiets toegelaten is. Er kan geen verwarring bestaan dat de fiets meegenomen kan worden maar een echte campagne-matige aanpak is afwezig.



Infrastructureel kan nog heel wat gebeuren: de perrons zijn niet altijd bereikbaar via liften en de trappen hebben niet altijd een fietsgoot. Zeker fietsgoten zijn goedkope infrastructurele maatregelen die een directe comfortverbetering impliceren. Een veelgehoorde klacht over de liften is de traagheid. Bovendien zijn ze niet altijd aangepast aan de lengte van de fiets.

Enkel op metro en lagevloertram is de fiets toegelaten, hetgeen kenbaar gemaakt wordt via een fietslogo inclusief aantal toegelaten fietsen op de deur en een groot logo op de vloer van de voertuigen. Alle metrostellen (zowel de oude stellen als de nieuwe boa's) zijn toegankelijk voor fietsers en bij de tramlijnen zien we over het algemeen specifiek materieel per lijn, zodat reizigers niet voor verrassingen komen te staan (oud type tram in plaats van nieuwe tram). Op bussen wordt de fiets niet toegelaten omdat volgens de MIVB "de binneninrichting niet aangepast is en de bezettingsgraad in onze voertuigen de voorkeur geniet".<sup>62</sup>

Hieronder een korte beschrijving per type voertuig:

<sup>58</sup> Zie Fiets: beleidsplan 2005-2009. Brussel Hoofdstedelijk Gewest, Pascal Smet, minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

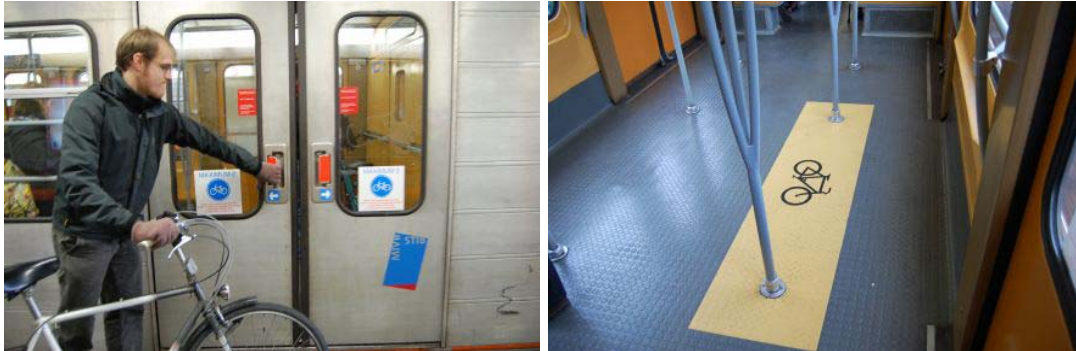
<sup>59</sup> Contactpersoon bij de Fietsersbond Brussel: Eva Van Eenoo.

<sup>60</sup> Zie [http://www.stib.be/velo-fiets.html?quest\\_user=quest\\_nl](http://www.stib.be/velo-fiets.html?quest_user=quest_nl).

<sup>61</sup> Tekst op dit pictogram: "De fiets in de metro: nieuw reglement vanaf 9 mei 2004 beschikbaar op [www.mivb.be](http://www.mivb.be) en in de handelsagentschappen van de MIVB. Verboden toegang van 7u tot 9u en van 16u tot 18u30 van maandag tot vrijdag."

<sup>62</sup> Contact met Anne Vandergeeten op 04/11/2008 van de MIVB die verantwoordelijk is voor het fietsbeleid binnen de MIVB.

- Op de metrostellen zijn specifieke plaatsen voor fietsen voorzien aan de voor- en achterzijde, soms zonder en soms met klapstoeltjes [zie foto's hieronder]. Bij het allernieuwste materieel, de boa's, bevindt de dynamische ruimte zich in het middendeel. De nieuwe metrostellen hebben altijd klapstoeltjes waar ook plaats is voor de fiets. Dit is een afweging: het voorzien van klapstoeltjes zorgt voor meer zitplaats maar de kans op conflicten tussen reizigers is groter.



- Op de nieuwe trams (type 3000 en type 4000) kunnen twee fietsen meegenomen worden per voertuig ter hoogte van de dynamische ruimte. Deze ruimte wordt gedeeld met gebruikers met rolwagens. De breedte is minder dan 180cm, dus voldoende voor een rolwagen maar niet voor een fiets [zie foto rechtsonder van een T3000].



- De oudere lagevloertrams blinken uit in een onlogische indeling en een slechte doorstroming op het voertuig wanneer reizigers rechtstaan. De trams hebben geen dynamische ruimte maar toch is één fiets toegelaten ter hoogte van het middendeel. De fiets staat m.a.w. noodgedwongen voor de deur. Als de kant waarop afgestapt wordt veranderd, zoals op lijn 94 ter hoogte van Sint-Lambrechts-Woluwe, moet de fiets naar de andere kant gewrongen worden.



Zoals in NordRheinWestfalen valt het ook in Brussel op<sup>63</sup> dat de fiets voornamelijk meegenomen wordt op de metro. De metro is immers stukken sneller dan de tram qua commerciële snelheid. Wachten op een tram en de fiets meenemen is minder snel dan gewoon naar de bestemming fietsen. Het vermelde argument over de trams van het type 2000 zorgen ervoor dat de fiets hier amper meegenomen wordt.

## 2 WESTERSCHELDETUNNEL

*Plaatsbezoek op 31 juli 2008.*

De mogelijkheid om de fiets mee te nemen onder de Westerscheldetunnel tussen 'busstation Westerscheldetunnel' in Terneuzen en 'Goes treinstation' is duidelijk een compensatiemaatregel voor het wegvallen van de veerdienst waar de fiets gemakkelijk meegenomen kon worden. Vroeger waren er vaak groepen mensen die veelal recreatief de boot namen naar de overzijde van de Westerscheldetunnel, hetgeen met de bus niet mogelijk is omdat er slechts plaats is voor twee fietsen.

De Nederlanders zijn niet vertrouwd met de mogelijkheid om fietsen mee te nemen op de bus; de rit van Connexxion onder de Westerscheldetunnel is de enige reguliere buslijn in Nederland waar dit mogelijk is en reikt niet verder dan een kort traject tussen twee haltes. De mogelijkheid wordt meegedeeld maar aan de halte en op de bus wordt geen promotie gemaakt. Bij de dienstregeling onderaan in kleine lettertjes staan de voorwaarden voor meenamen van de fiets vermeld.<sup>64</sup> De exacte tarieven voor deze dienst worden niet meegedeeld maar staan wel op de website. Op de bus zelf staat nergens een logo dat de fiets meegenomen kan worden en de dynamische ruimte met klapstoeltjes en gordels verschilt niets van andere bussen.



Bij het opstappen viel het op dat de buschauffeur eventjes moest nadenken over de code voor het fietsticket, m.a.w. dit wordt weinig gebruikt! Na navraag bevestigde de chauffeur dat het inderdaad meer uitzondering dan regel is dat er reizigers de fiets meenemen.

De eerste bus had een rolgordel die niet verschilt van de rolgordels voor rolwagens die De Lijn gebruikt. Deze rolgordels zijn een gekend mechanisme maar hebben als groot nadeel dat ze geleidelijk aan loskomen indien er gedraaid wordt naar links; een draaibeweging is nooit bruusk genoeg om het veiligheidsmechanisme te doen werken. Bij de eerste rotonde was de fiets nog vastge-

<sup>63</sup> Op basis van het terreinbezoek. Dit is uiteraard een momentopname.

<sup>64</sup> "op ma/vr van 6.30 uur – 19.30 uur, za. van 8.30 uur – 18.30 uur en op zon- en feestdagen van 10.30 uur kunt u tegen betaling uw fiets meenemen door de Westerscheldetunnel."

haakt aan de gordel maar deze leunde ook bijna tegen de grond. Daarom moet naar een ander systeem gezocht worden waarbij de fiets ook bij draaibewegingen naar links rechtop blijft staan, zoals stevige rekkers, een rolgordel die geblokkeerd kan worden of een rolgordel met meer spanning op de veer.



In Goes hangt in het schuilhuisje een pancarte met daarop een korte beschrijving van de vervoersvoorwaarden bij meenamen van de fiets, waaronder "door middel van rolgordels, kunnen de fietsen vastgezet worden". De bus tijdens de terugrit had echter helemaal geen rolgordels [zie foto rechtsonder]. Het stuur van de fiets kon over de metalen staaf geplaatst worden maar dat gaf niet voldoende steun omdat het achterwiel niet vastgezet kon worden. De enige manier om de fiets te beschermen is deze vasthouden of een rekker op de bagagedrager gebruiken waarover niet iedereen beschikt.



### 3 LILLE

*Plaatsbezoek op 1 augustus 2008.*

Op de twee tramlijnen van Lille mag de fiets meegenomen worden. Dit wordt redelijk gecommuniceerd: op de perrons is daarover geen informatie te vinden maar op de deuren van de trams staat een duidelijk rond fietslogo in de huisstijl en binnenin de trams maakt een duidelijk zichtbare campagne de reiziger erop attent dat meenemen van de fiets mogelijk is. Door de campagne worden meteen ook misverstanden uit het leven geholpen.



Enkel in het belangrijkste knooppunt Lille Flandre mag de fiets niet mee. De loketbediende aldaar vertelde echter dat het ondergronds nooit mag. In Lille Europe, dat ook ondergronds is, mag dit bijvoorbeeld wel. De communicatie aan het loket verschilde dus van de communicatie op de website. In de ondergrondse stations mag de fiets niet op roltrappen en niet in liften. Dit wordt niet gecommuniceerd. De liften zijn inderdaad te klein om de fiets gemakkelijk mee te nemen maar een fiets op de trap dragen is nog een stuk moeilijker.

In ieder tramstel mogen twee fietsen mee, één aan de voorzijde en één aan de achterzijde. Er zijn geen mogelijkheden om de fiets vast te maken. Deze moet dus de hele rit vastgehouden worden of op de staander gezet worden met risico op omvallen. Het allergrootste nadeel van dit systeem was het veranderen van de op- en afstapzijde: de ene keer is er een middenperron, de andere keer een zijperron. De fiets eenvoudigweg aan de deur zetten behoort niet tot de mogelijkheden; de fiets geschraagd zetten is de beste oplossing maar is ook verre van ideaal. Een grote fiets verspert de ingang aanzienlijk. Voor een fiets en een rolwagen tesamen is wel plaats maar dan wordt de ingang in feite geblokkeerd.



De combinatiemogelijkheid is geen overdonderend succes maar er zijn op elke rit wel reizigers met fiets aanwezig. De vervoersmaatschappij van grootstedelijk Lille spreekt zelfs van problemen tijdens de spitsuren.

## 4 NORDRHEINWESTFALEN

*Plaatsbezoek op 21 augustus 2008.*

In NordRheinWestfalen kan de reiziger de fiets meenemen gedurende een ganse dag op praktisch alle openbaar vervoer mits betaling van een FahrradTicket NRW ter waarde van 3,50€. Uitzonderingen zijn de luxueuze ICE-treinen --waar men met een gewoon ticket toch niet kan opstappen-- en enkele specifieke be-



perkingen per vervoersverbond. Per vervoersverbond kunnen ook ritkaarten of dagkaarten aangekocht worden.

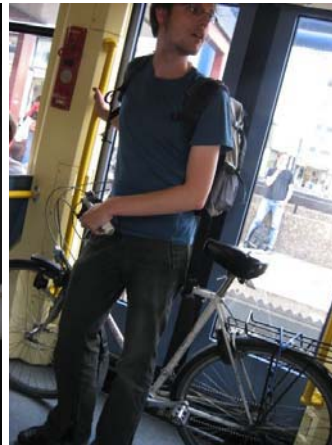
Deutsche Bahn stimuleert al jaren de combinatie fiets en openbaar vervoer. Op de gele affiches staat bijvoorbeeld duidelijk een fietslogo waaruit blijkt dat een fiets toegelaten is. Eenmaal de trein toekomt is het soms wel zoeken naar het juiste compartiment, verschillend van plaats per type trein, hoewel de reizigers geholpen worden door een duidelijk fietslogo op het chassis rechts van de deur. De dynamische ruimte bevindt zich altijd aan de voor- of de achterzijde van de trein.



Op treinen en zware *light rail* zoals de S-Bahn is een aparte dynamische ruimte voorzien om de fiets te plaatsen. Deze ruimtes zijn vergelijkbaar met de dynamische stellen van de M6-treinen, met klapstoeltjes die uitgelijnd staan. Een fiets pakt snel drie zitplaatsen, waardoor zulke ruimtes vaak uitsluitend gebruikt worden voor fietsen. Indien de dynamische ruimte niet tijdig gevonden kan worden, kan de fiets eventueel in de gang gezet worden. Dit is niet de bedoeling uiteraard maar tijdens het terreinbezoek werden er door de conducteur geen opmerkingen over gemaakt.



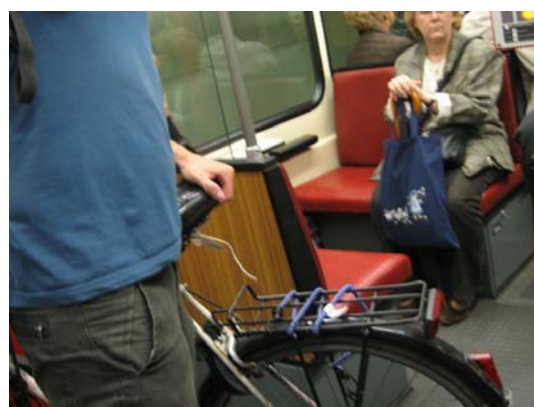
Op trams zijn verschillende dynamische ruimtes voorzien om de fiets te stallen. Dit staat meestal aangegeven met een fietslogo. Ook in Köln, waar de fiets in alle voertuigen toegelaten is, wordt dit logo gebruikt, kwestie van helder te communiceren naar de reizigers toe. Wanneer het fietslogo ontbreekt vinden we altijd een logo met een buggy terug. Dit systeem wordt heel veel gebruikt! In de moderne, zware trams in Köln worden praktisch altijd fietsen meegenomen. Indien de tram overvol zit met reizigers zien we geen fietsen. Dit systeem lijkt m.a.w. zelfregulerend.



Op oudere, niet verlaagde trams en nieuwere trams met een beperkte dynamische ruimte zoals in Düsseldorf wordt de fiets weinig meegenomen, hoewel het ook hier toegelaten is. Als de infrastructuur het meenemen van de fiets bemoeilijkt, zullen reizigers minder geneigd zijn de fiets mee te nemen. [Foto linksonder: oude tram zonder lage vloer; foto rechtsonder: tram met lagevloer maar met dynamische ruimte met beperkte breedte].

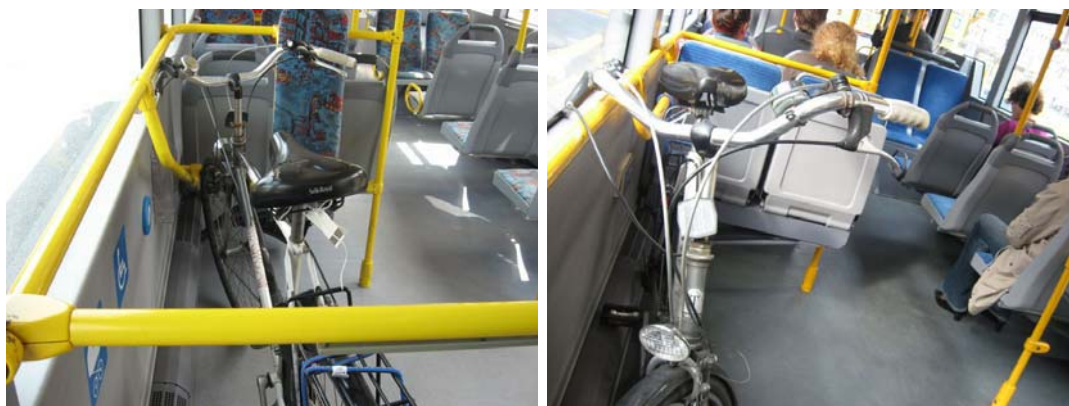


Op de metro van Düsseldorf mag de fiets meegenomen worden. Dit staat duidelijk aangegeven door de vermelding dat "fietsen in alle bussen en trams meegenomen kunnen worden". Gezien de stang in het midden van de ingang (zoals bij de oude trams) is het evenwel heel moeilijk de fiets mee te nemen. Weinig reizigers maken dan ook gebruik van deze mogelijkheid.



Op alle bussen in NordRheinWestfalen is een dynamische ruimte voorzien. In Köln [foto linksonder] en in Düsseldorf [foto rechtsonder] werd de toegang niet geweigerd. Naast een horizontale steundrager is geen bevestigingssysteem voorzien. Gezien de korte halteafstanden en de kans dat bussen mee in de file

staan, wordt ook dit weinig gebruikt door de reizigers. Ook dit is dus zelfregulerend: de bus doet voornamelijk kortere afstanden, waardoor het nut om de fiets op de bus mee te nemen verminderd. Alle bussen hebben een dynamische ruimte in het midden van ongeveer 2 meter.



In geen enkel geval is interventie van het personeel nodig.

## 5 NIEUWE BUSSEN DE LIJN

De nieuwe bussen van De Lijn, type Van Hool Citybussen en gelede AG300 bussen, hebben twee dynamische ruimtes, één voor rolwagens en één voor fietsers. Een rolwagen neemt twee klapstoeltjes in, een fiets drie. Indien geen rolwagen of fiets aanwezig is, kan ook comfortabel gezeten worden op de klapstoeltjes.<sup>65</sup>

Bij de Citybussen grenzen de twee dynamische ruimtes aan elkaar; bij de gelede bussen bevindt de fietsruimte zich in de geleiding en de ruimte voor rolwagens vooraan. Dit is een logische combinatie omdat assententie van de chauffeur enkel vereist is bij rolwagens en niet bij fietsers.



Iedere dynamische fietsruimte is meer dan 170cm lang, ruim genoeg voor een grote fiets. Bevestigen gebeurt door middel van gordels van ongeveer 50cm lang, voldoende om twee fietsen naast elkaar te overbruggen, met grote karabijnhaken<sup>66</sup> op het uiteinde. De riem kan gespannen en ontspannen worden door middel van een eenvoudig mechanisme. Het systeem is niet zo eenvoudig als de bekende rolgordels maar biedt veel meer zekerheid. De instructies staan uitgelegd via duidelijk leesbare stickers die op de binnenbekleding aangebracht zijn.

<sup>65</sup> Fietsen zijn vooralsnog niet toegelaten op bussen. Deze test werd gedaan in de stelplaats van Destelbergen. Met dank aan Luc De Wilde en Roger Meys.

<sup>66</sup> Dit wordt meestal gebruikt bij het klimmen. Zie <http://nl.wikipedia.org/wiki/Karabijnhaak>.



De karabijnhaak klikt niet rond grote kaders maar wel rond andere onderdelen van fietsen. Indien zelfs dit niet lukt kan de reiziger de karabijnhaak rond de gordel zelf spannen. M.a.w. er zijn genoeg manieren om de fiets met zekerheid veilig te stallen.



Het op- en afstappen met en het bevestigen van de fiets duurt twee à drie minuten langer dan zonder fiets, hetgeen bij een volle bus nog kan vermeerderen. Dit is zeker niet dramatisch. Het is wel de vraag in hoeverre een chauffeur al kan vertrekken als de fietsen nog niet vastgemaakt zijn. Aangezien de reiziger zich op dat moment niet vasthoudt, is voorzichtigheid hier zeker geboden! Dit verschilt toch lichtjes van bijvoorbeeld een kinderwagen. Er is voldoende plaats voor twee fietsen. Indien de twee fietsen terzelfdertijd op- en afstappen, geeft dit geen praktische problemen; indien de fiets die tegen de klapstoeltjes staat geklemd wordt door een andere, moet één fiets opzij gezet worden, hetgeen toch meer halteringstijd kost.

De reeds bestaande dynamische ruimte op oudere bussen met twee klapstoeltjes haaks op de rijrichting kan omgebouwd worden naar een dynamische ruimte met twee klapstoeltjes in de rijrichting en een lengte van meer dan 170cm waar zowel rolwagens als fietsen gestald kunnen worden. Op die manier zullen bussen met fietsvoorzieningen sneller de standaard worden, hetgeen positief is om het gedrag van de reizigers te beïnvloeden.

# Materieel en leenfietsen

# 1 ROLLEND MATERIEEL

De verdeling van het nieuwe materieel waar fietsen toegelaten zijn, is als volgt<sup>67</sup>:

	#	AG300 (gelede bus)	#	A309 (stadsbus)
Antwerpen	15	Verschillende stelplaatsen	7	Verschillende stelplaatsen
Oost-Vlaanderen	29	Verschillende stelplaatsen <sup>68</sup>	8	Verschillende lijnen <sup>69</sup>
Vlaams-Brabant	47	Verschillende lijnen <sup>70</sup>	<b>16</b>	<b>Specifieke lijnen</b>
Limburg	<b>11</b>	<b>Specifieke lijnen</b>		
West-Vlaanderen	<b>6</b>	<b>Specifieke lijnen</b>		
TOTAAL:	108		31	

Tabel 2: huidig rollend materieel dat uitgerust is voor fietsen

De verspreiding van de bussen over verschillende stelplaatsen en/of lijnen (waarbij verschillende stelplaatsen het meest onzekerheid geeft) heeft als gevolg dat er niet duidelijk en met zekerheid kan gecommuniceerd worden in de dienstregeling over de mogelijkheid om de fiets mee te nemen. In de toekomst moet een poging gedaan worden aangepast materieel te centraliseren op specifieke lijnen.

Het huidig materieel zal niet aangepast worden maar bij verschillende geplande busbestellingen van hybride bussen, die de volgende jaren geleverd zullen worden, is plaats voorzien voor fietsen:

	#	Gelede en gewone bussen	#	Citybussen	#	Trams
Antwerpen					?	
Oost-Vlaanderen	20				?	
Vlaams-Brabant	10	5 x 12 meterbussen 5 x gelede bussen				
Limburg						
West-Vlaanderen			5			
Verdeling onbekend	25		14			
TOTAAL	<b>55</b>		19			

Tabel 3: toekomstig rollend materieel dat uitgerust is voor fietsen

In het nieuwe lastenboek 261 zal fietsvervoer worden voorzien in trams: bestelling einde 2009 voor levering vanaf 2011. Voor Antwerpen één platform voor 2 fietsen en voor Gent 2 platforms voor 2 fietsen.

De kostprijs om voertuigen ter hoogte van de dynamische ruimte uit te rusten met klapstoeltjes en rol gordels is beperkt. Eenvoudige systemen om fietsen vast te maken zoals rol gordels kosten minder dan 500€ per stuk en de personeelskosten die naar onderhoud gaan zijn ook beheersbaar. De dynamische ruimte krijgt een veelheid aan functies: kinderwagens, grotere stukken bagage of fietsen kunnen hier een plaats vinden. Indien deze niet aanwezig zijn is er zitplaats voor drie personen, weliswaar minder comfortabel omdat het niet in de rijrichting is.

<sup>67</sup> E-mail van Roger Meys van 21/01/2009.

<sup>68</sup> "Verdeling over stelplaatsen Gentbrugge en Destelbergen en niet toegewezen aan een specifieke lijn. In Gentbrugge worden de bussen mogelijk ingezet op de lijnen 70, 71, 72, 73 en 74."

<sup>69</sup> "Worden mogelijk ingezet in Hofstade buslijnen 3, 4, 52, 53 en 57 maar deze situatie kan dagelijks worden aangepast."

<sup>70</sup> "De gelede bussen AG300 zijn niet toegewezen aan een specifieke lijn, de chauffeurs rijden op eenzelfde dag op verschillende lijnen en alle lijnen van een bepaalde regio kunnen voorkomen in de dienst van eenzelfde chauffeur."

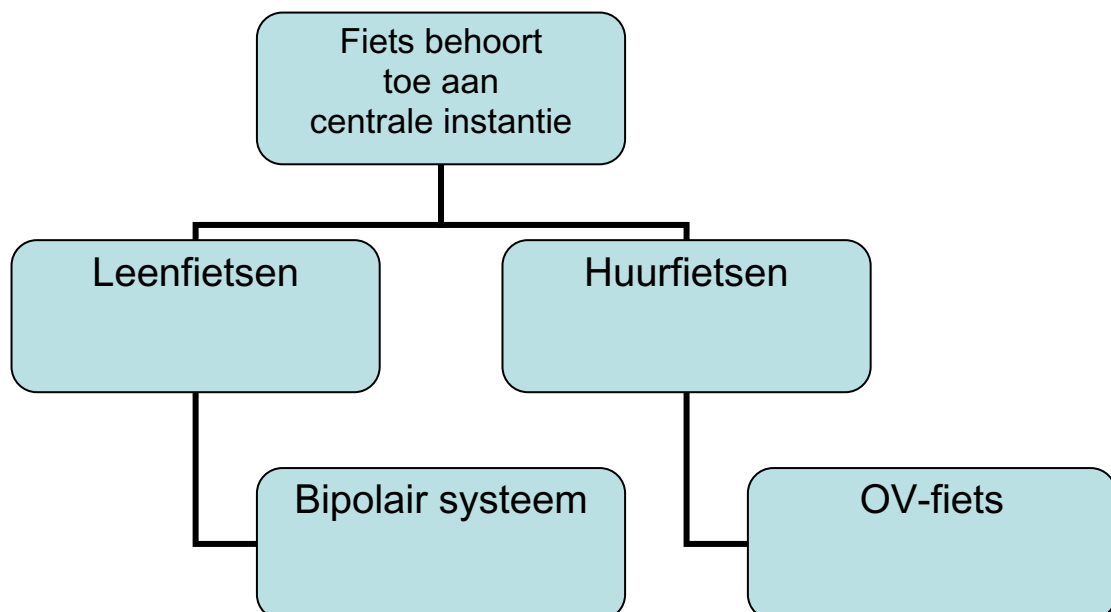
## 2 LEEN- EN HUURFIETSEN EN TUSSENVORMEN

Er zijn twee hoofdsystemen waarbij tijdelijk en tegen betaling een fiets gebruikt kan worden die aan een centrale instantie toebehoort:

- Bij **leenfietsen** zien we veel stations<sup>71</sup>, veel fietsen, betaling gebeurt meestal per minuut, het systeem is geautomatiseerd en de doelgroep is iedereen die kan fietsen. De bekendste voorbeelden zien we in Barcelona en Parijs.
- **Huurfietsen** daarentegen kenmerken zich door minder stations en fietsen, betaling over een lange periode, veelal handmatige uitreiking met als doelgroep toeristen en zakenreizigers. Dit is een systeem dat nu al bestaat aan belangrijke NMBS-stations.

Naast leen- en huurfietsen bestaan verschillende tussenvormen:

- Bij een **bipolair systeem** zijn er in een stad twee punten. Het is eigenlijk een minimale vorm van de bekende leenfietsssystemen. Door de kostendrukkende minimalistische aanpak kan het in kleinere steden uitgerold worden. In grotere steden kan men dan weer denken aan eventueel drie punten. Betaling gebeurt per minuut om afwijkende trajecten te ontmoedigen.
- De **OV-fiets** uit Nederland is een huurfietsensysteem dat meer omkaderd wordt. Zo is er een centrale databank die het lenen van de fiets registreert; de gebruiker krijgt een kaart en kan op bijna 200 locaties fietsen uitlenen. In minder rendabele stations wordt geopteerd voor boxen met fietsen. Het systeem is heel beheersbaar omdat nooit over en weer gereden moet worden met fietsen, zoals in leenfietsssystemen: een lus maken is verplicht voor de gebruikers. De gebruikers zijn bovendien duidelijk afgebakend: ofwel woonwerkverkeer ofwel professionele verplaatsingen. En de prijs die betaald wordt is heel laagdrempelig: 2,85€ per leenbeurt tot 20 uur of 9,50€ voor een jaarlijks abonnement.<sup>72</sup>



<sup>71</sup> Plaatsen waar fietsen gestald worden.

<sup>72</sup> Voor de volledige tarievenlijst zie [www.ov-fiets.nl](http://www.ov-fiets.nl).

De kostprijs van de verschillende systemen is afhankelijk van veel factoren. Handmatige uitrijking lijkt duurder door de kostprijs van het personeel maar indien het personeel al aanwezig is voor andere activiteiten en slechts 5 à 10 fietsen moet beheren, dan hoeft dit niet deficitair te zijn. Bij schaalvergroting moet vervolgens extra personeel aangeworven worden, hetgeen pas rendabel is bij grotere aantallen huurfietsen in de knooppuntstations. Bij onbemande uitgifte en geautomatiseerde systemen speelt het element van de schaalvergroting direct. Systemen als automatische OV-kluizen, *bike dispensers*<sup>73</sup> en *bike trees*<sup>74</sup> worden pas rendabel bij schaalvergroting.

In het kader van een Nederlands onderzoek naar een nationale en geïntegreerde implementatie van OV-fiets werd een raming gedaan van de **investeringskosten** per huurfiets. De investeringskosten voor fietsenstallingen kwam bij een aantal van 12.000 huurfietsen neer op 18 miljoen euro of 1500€ per huurfiets. Indien de additionele kosten zoals graafwerkzaamheden, ruimtelijke inpassing, de aanleg van telefoonlijnen ten behoeve van de communicatie, de aansluiting op het elektriciteitsnet,... erbij geteld worden, komt dit op 50 tot 70 miljoen euro of tussen 4000€ tot 6000€ per fiets.<sup>75</sup> Hetzelfde Nederlandse onderzoek becijferde ook de totale **kostprijs voor de exploitant** indien de exploitant 0,45€ per verhuurde fiets krijgt. Bij bemande uitgifte schommelde de kostprijs voor één fiets tussen de 250€ en 700€ per jaar, bij onbemande uitgifte tussen 700€ en 2000€ per jaar. Indien bij bemande uitgifte personeel aangeworven werd, werd het systeem pas rendabel vanaf 50 fietsen. Indien geen extra personeel aangeworven moest worden, was het systeem altijd rendabel. Bij de automatische systemen was enkel de *bike dispenser* rendabel vanaf 50 fietsen, automatische fietskluizen en *bike trees* waren nooit rendabel.

Algemeen kan gesteld worden dat qua exploitatiekosten huurfietsen goedkoopst zijn, gevolgd door bipolaire systemen en OV-fiets. Leenfietsen en geautomatiseerde uitgifte is het duurst. Leenfietsen kosten vanaf 2000 fietsen ongeveer 1000€ per fiets; huurfietsen kosten vanaf 1000 fietsen ongeveer 400€ per fiets.<sup>76</sup>

	# stations	Exploitatie per fiets op jaarbasis (vanaf 1000 fietsen)	Doelgroep
Leenfiets	Veel	> 1000€	Iedereen
Huurfiets	Weinig	400€	Toeristen Zakenreizigers
Bipolair	Twee of drie	> 400€	Iedereen
OV-fiets	Middelmatig	> 400€	Woon-werkverkeer Zakenreizigers

Tabel 4: overzicht van de verschillend leen- en huursystemen

Hierbij dienen nog volgende opmerkingen te worden geplaatst:

- Leenfietsen worden best geïmplementeerd in grote steden vanaf 1.000.000 inwoners en best in steden waar niet veel gefietst wordt.
- Huurfietsen zijn goedkoper omdat er één locatie is, er minder technologie aan te pas komt en de kost vooral afhangt van de kostprijs van de fiets en de permanentiekost.
- OV-fiets kost iets meer dan gewone huurfietsen omdat er een overkoepelend registratiesysteem op poten gezet moet worden.

<sup>73</sup> Zie <http://www.bikedispenser.com>. Groot automaat waar de fiets komt uitgerold.

<sup>74</sup> Zie <http://www.biketree.com>. Letterlijk een boom waar de fietsen veilig en beschermt aan haken hangen. Bij betaling komt de fiets naar beneden.

<sup>75</sup> MuConsult, 2004, pp. 51-62, financiële haalbaarheid.

<sup>76</sup> Dit zijn uiteraard ramingen. Cijfers werden opgevraagd bij Kristof Polfliet van de NMBS en Sven Huysmans van Slimweg.



# Samenvatting

# 1 SYSTEMEN

Waar vroeger de binnenzijde van voertuigen vooral bedoeld was om zoveel mogelijk reizigers al zittend te vervoeren, zien we in binnen- en buitenland een **evolutie naar multifunctionele ruimtes** die meerdere doelen kunnen dienen: er kan gezeten worden op klapstoeltjes, er is plaats voor rol- en kinderwagens, voor eventuele fietsen, of, bij drukte, om recht te staan.

Er bestaan **heel veel manieren, systemen en mechanismen om de fiets mee te nemen**. Naast een afwezigheid van eender welk systeem, waarbij de fiets met de hand vastgehouden moet worden, zien we binnenin het voertuig zowel horizontale als verticale systemen, haken en riemen. Fietsen kunnen ook bevestigd worden aan de buitenzijde van het voertuig, zowel vooraan als achteraan of er is beschikking over een aparte aanhangwagen.

Afhankelijk van de lijnvoering en -classificatie en het type voertuig zijn er neigingen naar bepaalde systemen.

- Hoe meer verbindend de lijnen, hoe ingewikkelder en veiliger de systemen worden. Indien een lang traject met weinig tussenstops gedaan wordt, is het mogelijk om interventie van de chauffeur toe te laten. Bij stadsvervoer aan de andere kant is dit absoluut onmogelijk. Stadsvervoer impliceert meestal snel in- en uitstappen, waardoor de tijd om op- en af te laden niet langdurig mag zijn.
- Trams zijn stabielere dan bussen, nemen minder scherpe bochten en hebben beperkingen om hoogteverschillen te overbruggen. Met de hand vasthouden kan dus gemakkelijker in een tram dan in een bus.

Hieronder een overzicht en uiteenzetting van de belangrijkste systemen. Voor een niet beschrijvend overzicht van de verschillende systemen in binnen- en buitenland zie de overzichtstabel in bijlage.

## 1.1 Fietsdrager aan de voorzijde van het voertuig

Het vooraan bevestigen van fietsen komt veel voor in de Verenigde Staten en Canada. Deze *bikecarriers* bestaan in verschillende versies en bieden plaats voor twee of drie fietsen. Ongeveer 50 openbaar vervoersbedrijven in de Verenigde Staten maken gebruik van deze horizontale fietsdragers aan de voorzijde van het voertuig.

Dit systeem heeft enkele duidelijke voordelen:

- Voor de reiziger is direct duidelijk of de fiets meekan.
- Er moet minder omgelopen worden, zeker wanneer vooraan instappen verplicht is.
- De chauffeur heeft controle over en toezicht op de fiets. Bij problemen kan direct ingegrepen worden. Indien de fietsdrager volzet is, ziet de chauffeur dit direct.
- De fiets kan door de reiziger snel en eenvoudig af- en opgeladen worden.
- De fietsdrager bevindt zich aan de buitenzijde en zorgt niet voor een verminderde capaciteit binnenin de bus.

Hoewel *bikecarriers* goedkoop en gemakkelijk uit te rollen zijn, zijn ze in gans Europa verboden om redenen van verkeersveiligheid en bescherming van zwakke weggebruikers. Deze Europese wetgeving is van toepassing in alle Europese landen. Er wordt gevreesd dat bij een botsing de letsels voor voetgangers buiten proportie kunnen zijn. De montage van fietsdragers aan de voorzijde van lijn-

bussen is hier dus niet toegelaten. De Lijn vroeg dit aan de FOD mobiliteit en kreeg als antwoord dat dit verboden is om reden van verkeersveiligheid.<sup>77</sup>

## **1.2 Fietsdrager aan de achterzijde van het voertuig**

In tegenstelling tot de fietsdragers aan de voorzijde van de bus, kan een fietsdrager aan de achterzijde zowel horizontaal als verticaal zijn.

Dit systeem heeft enkele duidelijke nadelen:

- Bestuurders kunnen de fietsen niet zien en weten niet of de fietsen goed vastgemaakt zijn of ze goed en wel af- of opgeladen zijn. Een oplossing hiervoor is het plaatsen van een camera maar dit wordt direct een duurder systeem.
- De motor van de bus zit normaal achteraan. Wanneer men aan de motor wil werken hindert de fietsdrager
- Bij slecht weer is de kans groot dat de fietsen heel vuil worden door opspattende aarde van de achterwielen van de bus.

Gezien het probleem van interventie en gebrek aan controle vanwege de chauffeur, zien we dit systeem vooral op lijnen die langere afstanden doen, zoals de CarPostal tourbussen van Postauto in Zwitserland of de lijn Nantes-Noirmoutier in Frankrijk. In Engeland was dit systeem geïmplementeerd bij het lokaal vraagafhankelijk vervoer van Connect2Wiltshire maar is men hiervan afgestapt omdat chauffeurs steeds moesten interveniëren: hierdoor werden hun kleren vuil en bleef zowel het voertuig als het aanwezige baar geld zonder toezicht.

## **1.3 Fiets vasthouden**

Deze systemen komen het meest voor op *light rail*, metro en tram. Dit is het huidige systeem op de kusttram. Meestal staat wel een limiet op het aantal fietsen per voertuig of stel en wordt gevraagd de fiets vast te houden op een afgesproken locatie in het voertuig. In NordRheinWestfalen bijvoorbeeld hebben de bussen en trams waar de fiets toegelaten is geen systemen om de fiets vast te maken.

## **1.4 Vastzetten van de fiets in het voertuig**

Vastzetten van de fiets binnenin het voertuig zien we vooral bij bussen; bij trams komt het zelden voor. Dit is het systeem dat geïmplementeerd werd bij het Rugwindarrangement in Nederland, dat inmiddels afgevoerd is, en op de bus die tussen Terneuzen en Goes de Westerscheldetunnel neemt. De fietsen worden vastgemaakt ter hoogte van de dynamische ruimte, waar ook kinderwagens, rolwagens of grotere stukken bagage een plaats kunnen vinden.

Qua bevestigingssysteem worden meestal rol gordels gebruikt die ook kunnen dienen om rolwagens vast te maken. Het systeem in de Westerscheldetunnel toonde een belangrijk nadeel van deze rol gordels, omdat de fiets loskwam bij scherpe bochten.

## **1.5 Andere systemen**

---

<sup>77</sup> Brief van 11 februari 2004 van de FOD Mobiliteit aan Van Hool N.V.: "Naar aanleiding van uw verzoek heb ik de eer U mede te delen, dat de montage van een fietsdrager vooraan op lijnbussen niet toegelaten is. De voornaamste reden is de veiligheid van de zwakke weggebruikers."

Naast deze hoofdsystemen bestaan nog verschillende andere systemen die veel minder voorkomen of minder relevant zijn voor deze studie:

- Fietskarren komen veel voor. We zien ze in Nederland, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Zweden voor vervoer van fietsen over langere afstanden maar uitsluitend voor recreatieve verplaatsingen. Dit systeem is niet realistisch voor een gewone bediening omdat het, naast een omslachtige interventie vanwege de chauffeur, ook haltes met een aangepaste lengte vereist, tenminste bij halteren in een haltekom.
- Een afzonderlijke ruimte aan de binnenkant van de bus zoals in Annecy is heel uitzonderlijk en duurder dan toelaten van bussen ter hoogte van de dynamische ruimte.
- Een verticale stalling aan de binnenzijde van het voertuig komt meer voor maar wordt als moeilijk ervaren door minder sterke of oudere reizigers. Dit systeem zien we meer bij treinen dan bij trams of bussen. In Zwitserland is dit systeem alomtegenwoordig op treinen en zwaardere *light rail*. Deze manier van stallen vergt wat meer tijd dan een rolgordel of vasthouden en is daarom minder interessant op kortere trajecten per tram of bus.

## 2 PERCEPTIE

### 2.1 Gebruikers

Gebruikers reageren zowel positief als negatief.

Negatieve reacties zijn vooral ingegeven door de vrees dat fietsers de nu al overvolle voertuigen nog meer zullen belasten en dat de zitplaatsen zullen verminderen. Er wordt ook gevreesd voor weerstand tussen reizigers en fietsers, reizigers met rolwagen en fietsers of reizigers met kinderwagen en fietsers. Anderen hebben schrik dat de fietsen, en in bijzonder de kettingen van de fiets, het interieur en de kleren van andere reizigers zullen bevuilen. Tenslotte wordt het als een absurditeit gezien dat fietsers met de bus meerijden: fietsers horen nu eenmaal te fietsen!<sup>78</sup>

Andere gebruikers zien de combinatie van fiets en openbaar vervoer dan weer als een kans. Naast de complementariteit die snelheidsverhogend kan zijn, spelen ook andere motieven zoals slecht weer, hellingen, onveiligheidsgevoel 's avonds of 's nachts, defecten aan de fiets, vermoeidheid, infrastructurale barrières voor fietsers, verkeersdrukke en -onveiligheid,... Motieven die uiteraard ook in gecombineerde vorm kunnen voorkomen.

### 2.2 Chauffeurs

De reactie van chauffeurs is overwegend negatief. Ze vrezen voor meer werk, vertragingen door traag in- en uitstappen van reizigers met fiets, interventie, aansprakelijkheid bij beschadiging van fietsen, meer werk voor gelijk loon,... In de Verenigde Staten werd vastgesteld dat zowel vakbonden als chauffeurs positiever kwamen te staan tegenover het meenemen van fietsen op het openbaar vervoer naarmate ze er meer over te weten kwamen over het systeem. In deze is het belangrijk duidelijk te maken naar de chauffeurs dat van hen geen interventie verwacht wordt en dat ze niet aansprakelijk zijn bij schade door gebeurlijke ongevallen. Schade moet vermeden worden door een goed systeem waarbij de fiets stevig vaststaat, zonder te gaan rijden bij een rembeweging.

---

<sup>78</sup> Voor een lopende discussie, zie <http://www.bttb.be/forum/viewtopic.php?f=4&t=219>.

## 2.3 OV-bedrijven

Voor de openbaar vervoerbedrijven wordt de combinatie van fiets en openbaar vervoer veelal gezien als een manier om extra klanten te werven tijdens de daluren. Daarnaast is het een promotionele maatregel ter bevordering van het imago naar de klanten toe.

# 3 KOSTPRIJS

## 3.1 Gebruikers

Meestal is het meenemen van de fiets op tram of bus gratis. Indien betaald moet worden schommelt de prijs voor het meenemen van de fiets tussen 1€ en 5€ per rit. Deze prijs wordt meestal betaald door een tweede ticket of een speciaal fietsticket te kopen. Soms moet een ticket gekocht worden dat een ander doel dient, zoals een ticket voor jongeren.

## 3.2 OV-bedrijven

De kostprijs voor openbaarvervoerbedrijven is beperkt. De kostprijs van fietsdragers aan de voor- of achterzijde van bussen ligt tussen de 500€ en 1000€ per fietsdrager. Systemen als haken of rails aan de binnenzijde van de voertuigen kosten minder dan 500€ per stuk. Indien een gewone horizontale opstelling beoogd wordt aan de binnenzijde van de voertuigen, moet er rekening gehouden worden dat trams en bussen vandaag de dag veel meer gemengde opstellingen en dynamische ruimtes hebben dan vroeger. Ter hoogte van de fietsplaats kunnen drie klapstoeltjes voorzien worden. Dezelfde ruimte kan naast fietsen ook kinderwagens meenemen. Eenvoudige systemen om fietsen vast te maken zoals rol gordels kosten minder dan 500€ per stuk. De personeelskosten die naar onderhoud gaan zijn ook beheersbaar.

## 3.3 Versus leen- en huurfietsen

Het uitrollen van leen- en huurfietsen is aanzienlijk duurder dan het meenemen van de fiets op de bus. Het Nederlands onderzoek dat een raming maakte voor de uitrol van het OV-fiets systeem (zie het deel over materieel en leenfietsen) spreekt van minimaal 1500€ investeringskosten en tussen 250€ en 2000€ exploitatiekosten, afhankelijk van bemande of onbemande uitgifte en de concrete invulling ervan.

# 4 REGELGEVING

Om conflicten te vermijden tussen reizigers en personeel en reizigers onderling en om het comfort te vrijwaren wordt regelgeving in het leven geroepen die de vrije toegang van fietsen tot voertuigen of infrastructuur beperkt. Deze **beperkingen** worden soms wel, soms niet in duidelijke reglementen gegoten. Hoewel ze meestal een logische en weloverwogen reden hebben, moeten de vervoersmaatschappijen wel opletten dat er niet teveel beperkingen zijn, waardoor de regelgeving onduidelijk wordt.

De meest gangbare beperkingen kunnen duidelijk ingedeeld worden in infra-structurele beperkingen, tijdsbeperkingen en subjectieve beperkingen:

#### 4.1 Infrastructurele beperkingen

Niet alle voertuigen of niet alle infrastructuur is even goed uitgerust om de fiets mee te nemen. Soms wordt een beperkt aantal fietsen per voertuig toegelaten of is het stallen van fietsen beperkt tot een aantal plaatsen op het voertuig. De meest voorkomende infrastructurale beperkingen zijn de volgende:

- Niet fietsen op perrons
- Fietsen verboden op roltrappen, roltapijten en liften
- Enkel op bepaalde voertuigen
- Enkel normale fietsen; dus geen tandems, driewielers, eenwielers, elektrische fietsen of fietsen met wielen die meer dan een bepaalde diameter hebben
- Specifieke plaats op het voertuig om de fiets te stallen
- Beperkt aantal fietsen toegelaten
- Reiziger moet bij fiets blijven

#### 4.2 Tijdsbeperkingen

Aangezien de voertuigen tijdens de spitsuren vaak overvol zitten en OV-bedrijven willen vermijden dat dit conflicten geeft, worden fietsen tijdens de spitsuren meestal niet toegelaten. In Europese landen is een klassiek patroon een toelating vanaf 9u tot 16u en daarna pas weer vanaf 18u of 19u. Soms worden fietsen toegelaten tijdens de avondspits die minder geconcentreerd is dan de ochtendspits. Zulke beperkingen tonen direct een doelmatigheid aan van de fietsmeeneemsystemen: ze zijn veelal niet geschikt voor pendelverkeer. De toeristische reflex zien we tijdens weekends, waar fietsen altijd toegelaten zijn.

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Brussel	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Lille	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NRW: AVV	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NRW: VRS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NRW: VRR	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
RET (metro)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
London metro	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Washington metro	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tabel 5: tijdsbeperkingen bij andere vervoersbedrijven

Deze tijdsbeperkingen bieden enige bescherming tegen conflicten tussen gewone reizigers en reizigers met fiets maar uiteraard niet volledig. Tijdens dalmomenten in de algemene statistieken kan er ook een grote drukte zijn, zoals sommige weekendlijnen, studentenpendel op zondag of bij grote evenementen.

#### 4.3 Subjectieve beperkingen

In tegenstelling tot bovenstaande objectieve criteria zien we verschillende subjectieve beperkingen, zoals "voorrang voor gewone reizigers", "voorrang voor reizigers met een rolwagen en reizigers met kinderwagens" of "naargelang het oordeelkundig vermogen van de chauffeur". Dit zijn eerder subjectieve gedragsregels.

#### **4.4 Zelfregulering**

De hele problematiek kan ook op een andere manier bekeken worden, vertrekkende vanuit de vraag "zal de reiziger met fiets zomaar elke bus nemen"? Het antwoord hierop is duidelijk nee. Bijvoorbeeld in Düsseldorf, waar de fiets op alle voertuigen toegelaten is, zagen we tijdens het terreinbezoek amper fietsen op metro, tram en bus. Zowel metro als tram waren van een ouder type en niet goed toegankelijk en de bus is waarschijnlijk trager dan de fiets in de stad tijdens de spits. In Keulen daarentegen, waar ook zware tram/lightrail rijdt, zagen we soms vijf fietsers per voertuig. Dit materieel gaat tot de binnenstad.

Dit zelfregulerende aspect kan vertaald worden naar Vlaanderen: de kans dat een fietser een stadsbus neemt in Mechelen is heel klein, fietsen is sneller en de voertuigen zijn te klein. De vraag voor combinatiemogelijkheden fiets en openbaar vervoer blijft veruit het grootst voor interstedelijk vervoer, dus trein of snelle trams. In zulk geval hanteert men enkel subjectieve beperkingen met een eindoordeel voor de chauffeur.

### **5 COMMUNICATIE**

De fietsmeeneemsystemen worden gecommuniceerd via website en folders. Op perrons of aan schuilhuisjes wordt deze informatie soms beknopt herhaald.

De deuren van de voertuigen waar fietsen toegelaten zijn worden meestal voorzien van een fietslogo, eventueel met vermelding van het aantal fietsen dat toegelaten is. In de voertuigen zien we vervolgens geel-zwarte fietslogo's op de vloer op de plaats waar de fiets moet staan. In enkele gevallen, zoals in Lille, wordt ook in het voertuig campagne gevoerd om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te promoten.

# Aanbevelingen



## 1 DE GANSE VERVOERSKETEN BEKIJKEN

Vervoer per trein behoorde niet tot de focus van het onderzoek maar heeft toch een belangrijke rol te spelen. De NMBS heeft een heel bureaucratische regeling voor fietsers: de tickets kosten veel, er bestaan enkel ritkaarten a rato van 5€ en dagkaarten a rato van 9€ (geen tienrittenkaarten of abonnementen), de plaats waar de fiets gestald kan worden wordt niet gecommuniceerd, hoewel dit verschilt per voertuig, en interventie van de conducteur is praktisch altijd vereist (de enige uitzondering zijn de M6 dubbeldekkers). De gevolgen van deze klantvriendelijke regeling hebben uiteraard een weerslag op het lokaal openbaar vervoer. Indien de fiets niet meegenomen wordt op de ruggengraat van het openbaar vervoer, de trein, dan zal deze ook niet meegenomen worden op tram en bus. Veel gebruikers hebben niet gewacht en gebruiken een dure plooi-fiets om een gebruiksvriendelijke multimodaliteit te bekomen.

Het geval NordRheinWestfalen toont aan dat een redelijk klantvriendelijke multimodale regeling een duidelijk positief effect heeft op het gebruik. De vergelijkingsbasis is des te interessanter, aangezien NRW zowel qua gebruik van de fiets als qua bevolkingsdichtheid niet veel verschilt van Vlaanderen. In Vlaanderen wordt van deze mogelijkheid helemaal geen gebruik gemaakt.

Het succes van de plooi-fietsen op de trein op binnenlandse verbindingen en het succes van de multimodale regeling in NordRheinWestfalen tonen aan dat er veel **potentieel aanwezig** is. De verschillende modi versterken elkaar: indien een globale, uniforme en gestandaardiseerde regeling bekomen wordt, is de kans op succes groter.

## 2 GOED BEVESTIGINGSSYSTEEM

De Lijn heeft gekozen om op de 31 stadsbussen en 108 gelede bussen een dynamische ruimte van ongeveer 180cm lang en meer dan 50cm breed te voorzien tegenover de achterste deur, waar plaats is om twee grote stadsfietsen te stallen. De fietsen worden vastgemaakt met riemen die aangespannen kunnen worden en een karabijnhaak die aan het kader van de fiets kan vastgeklit worden. Dit systeem is veilig, duidelijk en praktisch. Problemen zoals in Nederland door de Westerscheldetunnel, waar de fiets bij de eerste rotonde al tegen de grond hing, worden in ieder geval vermeden maar om een goed beeld te krijgen van de gebruiksvriendelijkheid van het systeem is het wachten op de respons van de proefpersonen die deelnemen aan de test met de fietsbus op Lijn 1 Hasselt-Genk.<sup>79</sup>

## 3 VERPLAATSINGEN BUITEN DE SPITSUREN ENKEL OP AANGEPAST MATERIEEL

Uit vrees voor conflicten tussen reizigers of tussen reizigers en chauffeurs op overvolle lijnen tijdens de spitsuren, is het riskant de fiets altijd toe te laten op de voertuigen. En nu er nog maar een honderdtal bussen beschikbaar zijn en het nog onzeker is hoe dit gepercipieerd en aanvaard zal worden door de reizigers, is het geen slechte strategie om voorlopig te **mikken op verplaatsingen buiten de spitsuren en enkel op aangepast materieel**. Dit zijn meestal re-

---

<sup>79</sup> [http://www.delijn.be/nieuws/archief/De\\_Lijn\\_zoekt\\_proefpersonen\\_voor\\_fietsbussen\\_750.htm](http://www.delijn.be/nieuws/archief/De_Lijn_zoekt_proefpersonen_voor_fietsbussen_750.htm)

creatieve verplaatsingen maar kunnen ook woon-werkverplaatsingen zijn van reizigers die in ploeg werken of afwijkende uren hebben.

De keerzijde van de medaille is wel dat dit meer regelgeving, meer onzekerheid en meer beperkingen inhoudt. De algemene reisvoorwaarden moeten conform deze wijzigingen aangepast worden.

Hieronder worden enkele concrete modaliteiten uiteengezet, zoals besproken in de klankborggroep van 19 maart, die en leidraad zijn voor het invullen van het fietsmeeneemsysteem. Zie daarvoor Tabel 7: overzicht modaliteiten.

### 3.1 Infrastructurele beperkingen

Beperkingen per voertuig of per lijn moeten nauwgezet bekeken worden. De vergelijking met de toegankelijkheidsproblemen die Personen met Beperkte Mobiliteit (PBM) vandaag de dag ondervinden moet zeker gemaakt worden: indien alle openbaar vervoer toegankelijk is, zullen reizigers met rolwagen of slechtienden sneller geneigd zijn het openbaar vervoer te nemen dan indien slechts een deel van de voertuigen toegankelijk is. Hetzelfde geldt voor het meenemen van de fiets op het openbaar vervoer. Indien de fiets slechts toegelaten is op een beperkt aantal voertuigen en dit niet vooraf gecommuniceerd wordt, zal de fietser niet wachten op de bus maar fietsen. **Beperkingen per lijn of per voertuig moeten duidelijk gecommuniceerd worden en er mag niet van afgeweken worden.** Een beperking per lijn is bovendien transparanter dan een beperking per voertuig. Immers, waarom op een bus wachten met de fiets als er geen zekerheid is dat de fiets meekan! Zeker in de beginfase waar weinig bussen uitgerust zijn om de fiets mee te nemen, is dit een belangrijke overweging. Bij De Lijn weten ze met redelijk grote zekerheid welk type bus op welk tijdstip en op welke plaats zal rijden. Dit zou in de dienstregelingstabellen op internet en aan de trommels van de haltepaal opgenomen kunnen worden. Vermeldingen van toegankelijkheid op de dienstregeling door middel van een beschrijving of logo zijn nu al standaard bij bijvoorbeeld Deutsche Bahn maar zijn bijvoorbeeld ook terug te vinden bij lokaal vervoer per bus in Luxemburg. Bij calamiteiten kan de bezetting inderdaad verschillen van de geplande bezetting. Maar liever dit dan een kans van 10% dat de fiets mee kan op de bus.

De huidige toewijzing van materieel (Tabel 2: huidig rollend materieel dat uitgerust is voor fietsen) is problematisch omdat de bussen verspreid zitten over verschillende stelplaatsen en/of lijnen. Om een fietsmeeneemsysteem mogelijk te maken moeten de aangepaste bussen gecentraliseerd worden op bepaalde lijnen. Momenteel is dit enkel in Limburg, West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant. Lijn 1 en lijn 2 in Vlaams-Brabant zijn bovendien problematisch voor fietsmeeneemsystemen omdat deze de ganse dag een drukke bezetting hebben. Lijn 2 is zelfs één van de drukst bezette lijnen van het land! M.a.w. **in de huidige toestand zijn Limburg en West-Vlaanderen de enige provincies waar de fiets consequent kan meegenomen worden op bepaalde buslijnen.**

Indien per voertuig of infrastructureel beperkingen opgelegd worden, moet duidelijk aangegeven worden op welke voertuigen het meenemen van de fiets toegelaten is en op welke voertuigen niet. Dit kan door een **fietslogo** op en in de voertuigen en door een **campagne** die aanduidt dat meenemen van de fiets toegelaten is. Om aan te geven hoeveel fietsen per platform toegelaten zijn kan men een fietslogo met het aantal erbij op de betreffende instapdeur bevestigen, zoals in Lille. In Brussel wordt nog eens zwart-geel fietslogo op de vloer van de voertuigen geschilderd, hetgeen ook binnenin het voertuig verwarring tegen gaat. Daarnaast moet ook op de website, aan de halte en in folders duidelijk gecommuniceerd worden over de concrete invulling van het systeem.

### 3.2 Tijdsbeperkingen

De tijdsbeperkingen moeten bekeken worden in het licht van de werk- en spitsuren van de regio. In Vlaanderen verschilt deze niet veel van Brussel, de buurlanden en andere Westerse landen, zie hiervoor "Tabel 5: tijdsbeperkingen bij andere vervoersbedrijven". Bij een tijdsbeperking in de spitsuren wordt een grote potentiële doelgroep (de pendelaars) wel gemist maar spanningen op volle voertuigen worden vermeden. Zoals eerder gezegd biedt dit geen sluitende garantie, omdat er tijdens daluren ook occasioneel een grote drukte kan zijn, bijvoorbeeld door een studentenpendel of bij grote evenementen.

De daluren vallen voor de meeste vervoersbedrijven tussen 9u tot 16u en daarna pas weer vanaf 18u of 19u. Tijdens het proefproject worden op weekdays tussen 9u en 15u30 en in de weekends en schoolvakanties altijd fietsen toegelaten, met als uitzondering woensdag waar ook een verbod tussen 11u30 en 13u30 geldt. **Hier moet overwogen worden om de eindgrens van 15u30 te verschuiven naar 16u, zoals in Brussel.** Indien Wallonië met fietstoegankelijkheid van start gaat, zullen die dit waarschijnlijk volgen, waardoor een min of meer uniforme regeling ontstaat in het regionaal openbaar vervoer.

### 3.3 Subjectieve beperkingen

Subjectieve beperkingen zijn meestal **afhankelijk van het oordeel van de chauffeurs**. Ze staan uiteraard niet te springen om hierover te beslissen maar als ze als kapitein van het voertuig naar voor geschoven worden, ligt het eindoordeel wel bij hen, wat ook logisch is. In geval van problemen hebben ze toegang tot de dispatching en de veiligheidsdiensten. M.a.w. zij zijn degenen die moeten oordelen of het voertuig al dan niet overvol zit of als voorrang gegeven moet worden aan Personen met Beperkte Mobiliteit.

## 4 RELATIE TEN OPZICHTE VAN LEENFIETSEN

Naast de bovenvermelde intramodaliteit (zie "De ganse vervoersketen bekijken") moet nog ruimer gekeken worden naar de ganse multimodale vervoersketen: **op termijn moet namelijk gestreefd worden naar geïntegreerde systemen**, waarbij meenamen van de fiets op trein, tram en bus maar één element is van een groter geheel. In de grotere steden staat een systeem als OV-fiets dat zich voornamelijk richt op woon-werkverkeer en zakelijke verplaatsingen, sterk. De centrale registratie en verschillende abonnementsformules (eventueel gekoppeld aan het treinabonnement) zorgen voor een goede beheersbaarheid. Dit heeft meer effect op de *modal shift* dan een verscheidenheid aan systemen die naast elkaar bestaan. Aan belangrijke haltes in kleinere steden of aan aantrekkingspolen zoals industriegebieden, kunnen automatische fietskluisen (boxen), *bike trees* of *bike dispensers* geplaatst worden. Voor recreatieve verplaatsingen in buitengebieden kan de fiets meegenomen worden op de bus en buiten de piekuren kan men voor reizigers die werken buiten de normale uren ook de fiets toelaten.

## 5 SLOT EN SWOT

De discrepantie tussen de verbindende kracht van de bus en de ontsluitende kracht van de fiets kan opgelost worden door volgende definitie te hanteren: **de fiets buiten de spitsuren toelaten op aangepast materieel, bij voorkeur op landelijke lijnen, en in stedelijke gebieden en knooppunthaltes voluit gaan voor fietsverhuur.**

Het beperkt aantal bussen met een dynamische ruimte voor fietsen moet efficiënt ingezet worden op de lijnen waar ze van nut zijn, in buitengebieden en/of toeristische regio's, zodat duidelijk gecommuniceerd kan worden over de mogelijkheid de fiets mee te nemen. De huidige onduidelijkheid over de inzet van het materieel, met verspreiding over verschillende stelplaatsen en lijnen doet de investering in feite teniet. En de aankoop van nieuwe trams waar de fiets meegenomen kan worden noopt tot een uitbreiding van bovenstaande definitie.

Tenslotte moeten duidelijke regels afgesproken worden tussen reizigers, chauffeurs en vervoersbedrijf, zodat er geen onnodige verwarring en conflicten ontstaan tussen deze groepen.

Indien bovenstaande definitie gehanteerd wordt, bij de huidige inzet van het materieel, kan volgende sterkte-zwakteanalyse gemaakt worden:

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Totstandbrengen van een goede complementariteit tussen fiets en openbaar vervoer</li><li>- Een alternatief bieden op het gebruik van de auto (milieu) of fietsen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Op een beperkt aantal lijnen</li><li>- Onduidelijke inzet van het materieel</li><li>- Moeilijk te communiceren door de vele beperkingen</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Gebruikers gewoon maken aan intermodaliteit fiets en openbaar vervoer (zoals in Zwitserland en NordRhein-Westfalen)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Volle voertuigen in de weekends of bij evenementen buiten de spitsuren</li><li>- Weerstand* bij reizigers en chauffeurs</li><li>- Verminderde stiptheid bij succes</li></ul>

Tabel 6: SWOT implementatie fietsbus De Lijn

## BIBLIOGRAFIE

Hieronder de belangrijkste bronnen. De bronnen in voetnoten die webpagina's weergeven zijn bibliografisch van weinig waarde; de bronnen hieronder zijn gerichte studies of artikels over het meenemen van de fiets op het openbaar vervoer.

Chervet F., 2005. Evaluatie fietsvervoer Westerscheldetunnel, 14 pp.  
Zie [http://www.zeeland.nl/zeesterdoc/ZEM-O/ZEE/ZEE0/5005/500581\\_1.pdf](http://www.zeeland.nl/zeesterdoc/ZEM-O/ZEE/ZEE0/5005/500581_1.pdf).

Association Momentanée Agora-Pro Velo, 2006. Vélo Plus: Etude consacrée au développement du vélo en Wallonie. Phase 3: propositions.

Besler Veloblatt, 54, 1989. *Velo und öffentlicher Verkehr als Partner: Die Kombination des Veloverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr, mit Privatbahnen, Bussen, Seilbahnen und Schiffen.*

De Lijn. Persbericht 15 november 2006. *De Lijn investeert in 52 miljoen in milieuvriendelijke bussen op de markt – bussen krijgen ook fietsenhouder aan boord.*

GENESTE Sabine, Les Départements Cyclables, 2007. *Intermodalité Vélo – Transports Publics*, 107pp.  
Zie <http://www.departements-cyclables.com/26.87.0.0.1.0.phtml>, onderaan de pagina.

G.R.A.C.Q. 2000. *Fiets en openbaar vervoer: naar een gezamenlijke strategie en maatregelen* (in samenwerking met de Fietsersbond vzw), 32 pp.

MuConsult. 2004. Op weg naar een landelijk fietsverhuursysteem bij Openbaar Vervoersknooppunten. Evaluatie actieplan 'Aansluiting fiets op Openbaar Vervoersknooppunten 2002/2003'.  
Zie [www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000026.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000026.pdf).

S.n., Fietsenbus populair in Bentheim. In: *Mobility-Linq*, Jaargang 3, 3, 2008.

Transit Cooperative Research Program (TCRP), 2005. *Synthesis 62: Integration of Bicycles and Transit: a Synthesis of Transit Practice*. 79pp.  
Zie [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp\\_syn\\_62.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_syn_62.pdf).

VCD (Verkehrsclub Deutschland), 2, 2006. *Fahrradbus in die Eifel Riesenerfolg: Pilotfahrten von VCD und RVE in den Nationalpark*, pp. 1-2.

Vélo Québec, 2004. Le vélo au centre-ville: le cas de dix villes en Europe et en Amérique: Paris, Strasbourg, Amsterdam, Londres, Portland, Oregon, Chicago, Bogota, Ottawa, Toronto, Vancouver. 48 pp.  
Zie [www.velo.qc.ca/velo\\_quebec/Documents/exp\\_etrangeres.pdf](http://www.velo.qc.ca/velo_quebec/Documents/exp_etrangeres.pdf).

Verkeerskunde, 7, 2006. *Fiets in de bus: BBA Veluwe stelde balkons van bussen deze zomer open voor twee fietsen*, p. 9.

S.n. Dossier: le vélo dans les bus et les cars: pas très rack & roll, s.p, in: *Ville et vélo*, 20, 2006.

Ville à Vélo, 130, 2007. *Vélo, vélo, bus + train: l'intermodalité devient peu à peu réalité.*

## OVERZICHTSTABELLEN

<b>Algemene beperkingen</b>	
Alle leeftijden?	De meeste OV-bedrijven leggen op dit vlak geen restricties op. De MIVB doet dit wel door in het reglement op te nemen dat ouders aansprakelijk zijn voor minderjarigen en dat kinderen jonger dan 14 jaar vergezeld moeten zijn van een meerderjarige. Naar dit voorbeeld kan dit ook bij De Lijn geïmplementeerd worden.
Vervoersbewijs nodig?	Naar alle waarschijnlijkheid zal meenamen van de fiets op tram en bus van De Lijn geen meerkost met zich meebrengen. Het is vergelijkbaar met reizigers met rolwagens of kinderwagens.
Enkel normale fietsen?	Ja. In het reglement dient duidelijk omschreven te worden wat onder een normale fiets verstaan wordt. Ook caddy dient duidelijk omschreven te worden, omdat er plooi-fietsen zijn die tussenin vallen.
Reiziger moet bij fiets blijven?	Nee. Aangezien het bevestigingssysteem op de bussen van De Lijn veel zekerheid biedt, kan de reiziger rustig gaan zitten.
<b>Infrastructuurbeperkingen</b>	
Enkel op bepaalde voertuigen?	Ja. Enkel op voertuigen die uitgerust zijn om fietsen te vervoeren. Dit kan aangeduid worden
Enkel op bepaalde lijnen?	Ja. In de huidige samenstelling van het voertuigenbestand zijn de bussen die uitgerust zijn voor fietsen een kleine minderheid, ongeveer 12% van de voertuigen. Dit impliceert dat bij uitrol duidelijke communicatie onontbeerlijk is voor het welslagen van de combinatiemogelijkheid.
Slechts op bepaalde plaats in voertuig?	Ja. Dit kan duidelijk gemaakt worden door een fietslogo op de desbetreffende deur, inclusief aantal (twee) en een geel-zwarte coating op de grond (zoals voor rolwagens).
<b>Tijdsbeperking</b>	
Op welke tijdstippen mag de fiets mee?	Het proefproject is hierover al duidelijk genoeg: "Het meenemen van de fiets kan op weekdagen enkel tijdens de daluren (9.00-15.30 uur), uitgezonderd woensdagmiddag van 11.30-13.30 uur. In het weekend en tijdens de schoolvakanties is er geen beperking."
<b>Subjectieve beperkingen</b>	
Op basis van oordeel chauffeur	De chauffeurs staan uiteraard niet te springen om hierover te beslissen maar als ze als kapitein van het voertuig naar voor geschoven worden, ligt het eindoordeel wel bij hen, wat ook logisch is.
Weigering bij overbezetting?	De brochure voor de test van de fietsbussen is hierin duidelijk: "In een fietsbus is plaats voor maximaal twee fietsen. Een fiets mag enkel mee als dit maximum nog niet bereikt is."
Vorrang aan PBM en kinderwagens?	Ja. Dit is evident.
<b>Communicatie</b>	
Pictogram op deur?	Ja. Hiervan zijn voldoende voorbeelden. Het blauw-wit logo is het meest bekende en staat aanbevolen als standaard.
Pictogram met aantal fietsen op deur?	Ja. Een goed voorbeeld hiervan zien we in Lille, waar naast het fietslogo ook het aantal toegelaten fietsen op de deur geafficheerd wordt.
Communicatie in het voertuig?	Ja. Ook Lille is een goed voorbeeld. Daar zagen we de eenvoudige leuze "vélo + tramway, c'est possible". Zulke bijkomende communicatie zorgt voor duidelijkheid en vermijdt naast verwarring ook wroef tussen reizigers.
Vermelden toegankelijk materieel in de dienstregeling?	Waarschijnlijk niet. De Lijn weet niet welk voertuig waar zal rijden.
<b>Andere</b>	
Wat met vooraan instappen?	Fietsers mogen achteraan instappen zoals gebruikers met rolwagens of kinderwagens.
Vertrekt de chauffeur tijdens of na het bevestigen van de fiets?	Niet bepaald.

Tabel 7: overzicht modaliteiten



Land	Plaats		Voertuig		Bevestiging							Wanneer				Kostprijs				Beschrijvend												
	Streek/Stad		Autocar	Metro	Tram	Bus	Hand	Riem	Drager horizontaal	Drager verticaal	Aangeduid	Drager verticaal	Drager horizontaal achter	Drager horizontaal voor	Aanhangwagen	Altijd	Seizoen	Buiten spits	Tegenspits		Enkel zon-feestdagen	Enkel weekend	Enkel zon-feestdagen	Gratis	Extra ticket (gewoon)	Extra ticket (fiets)	Extra ticket (speciaal)	Prijs	Opmerkingen			
Frankrijk	Bordeaux		x			x	x															x										
Frankrijk	Anncy	x																													5,00 €	
Frankrijk	Chambéry				x			x	x																							
Frankrijk	Straatsburg			x			x			x																					?	
Frankrijk	La Rochelle	x																													?	
Frankrijk	Rouen			x	x																										?	
Duitsland	Aken			x																											5,00 €	
Duitsland	Berlijn			x	x						x																				Variabel	
Duitsland	RegioRadler	x																													Variabel	
Duitsland	SBG Radbus	x										x																			3,00 €	
Duitsland	Fietsenbus Bentheim				x																										1,20 €	
Duitsland	Noord-Rijn-Westfalen		x	x	x																										3,50 €	
Duitsland	Bielefeld			x	x																										1,20 €	
VK	Londen			x																											€ -	
VK	Wigglybus Kennet			x																											€ -	
Zwitserland	Carpostal	x																														3,71 €
Zwitserland	Genève			x	x																										?	
Zwitserland	Zürich			x	x																										?	
Zwitserland	Sankt-Gallen																															1,85 €



Land	Plaats		Voertuig			Bevestiging						Wanneer				Kostprijs				Beschrijvend									
	Streek/Stad	Autocar	Metro	Tram	Bus	Binnen			Buiten			Altijd	Seizoen	Buiten spits	Tegenspits	Enkel weekend	Enkel zon-feestdagen	Gratis	Extra ticket (gewoon)		Extra ticket (fleets)	Extra ticket (speciaal)	Prijs						
Hand			Riem	Drager horizontaal	Drager verticaal	Aparte ruimte	Aangeduid	Drager verticaal	Drager horizontaal achter	Drager horizontaal voor	Aanhangwagen									?				?	?	?	€	€	€
Oostenrijk			x										x																
Spanje		Postbuslijn	x																										
		Catalunié: T.E.I.S.A.	x						x															x				€ -	Van en naar Girona
Spanje		Valencié																										€ -	Op zaterdag tot 14u
Zweden		Ölandbrug	x																					x				€ -	
Portugal		Lissabon																										€ -	
Polen		Krakow																										€ -	
																												€ -	
																												€ -	

Tabel 8: inventaris van fietsmeeneemsystemen in binnen- en buitenland