



# Rapport: Hoe kunnen er meer fietsen mee in de trein?

# Voorwoord



De Fietsersbond lobbyt in Den Haag en Brussel voor meer aandacht voor het meenemen van de fiets in de trein. In dit rapport wordt gekeken naar de mogelijkheden om het aantal fietsplekken en de faciliteiten per treintype uit te breiden.

Of ik wel eens mijn fiets meeneem ik de trein? Eigenlijk nooit. Op een werkdag pak ik mijn fiets naar het station. En als ik nog ergens heen moet, huur ik een OV-fiets. De fietsenstallingen op stations en de huur van een fiets is meestal goed geregeld, ideaal dus! Maar het meenemen van de fiets in de trein houdt me tegen: teveel gedoe. Je moet een apart kaartje kopen en hopen dat er een plaats voor de fiets vrij is. En dan heb je ook nog de stress van het snel instappen op de juiste plek... Terwijl een mooie lange fietstocht maken op een andere plek dan mijn woonplaats me heerlijk lijkt.

Vanuit onze leden en afdelingen ontvangen we heel wat opmerkingen over het meenemen van de fiets in de trein. En dan voornamelijk het gebrek aan goede faciliteiten en informatie. Daarbij wordt vaak de vergelijking met het buitenland aangehaald, waar het vaak stukken beter geregeld is. In Nederland is er te weinig aandacht voor dit onderwerp. Terwijl de vraag van reizigers om fietsen mee te kunnen nemen in de trein toeneemt. Het gaat dan vooral om fietsen voor recreatief gebruik; tijdens een dag- of weekendtocht, op weg naar een fietsvakantie of de terugreis naar huis.

Het tekort aan fietsplaatsen in de trein neemt vooral toe op mooie zonnige dagen in het voorjaar of in de zomer. En in het bijzonder op en rond de weekenden, feestdagen en in vakanties. Voor woon-werkverkeer is er minder sprake van een probleem. Velen huren net als ik een OV-fiets voor het voortzetten van hun reis of nemen een vouwfiets mee in de spits. Ook zijn er zo'n 600.000 fietsparkeerplekken in de bewaakte en onbewaakte stallingen bij de stations.

De treinen naar het noorden van het land, die aansluiting geven op vervoer naar de Waddeneilanden, zijn vooral een knelpunt. Op de terugreis kan er vaak al in Leeuwarden of Groningen geen fiets meer bij. Ook treinen van en naar Limburg kunnen vol zijn met fietsen. Reizigers met een fiets die niet meer in de trein passen, moeten zo wachten op een volgende trein. En als de treinen vol met fietsen vertrekt, betekent dit vaak dat reizigers die gedurende het treintraject willen instappen geen kans krijgen. Ook voor hen geldt dat ze moeten wachten op een trein waar nog wel een fietsplek beschikbaar is.

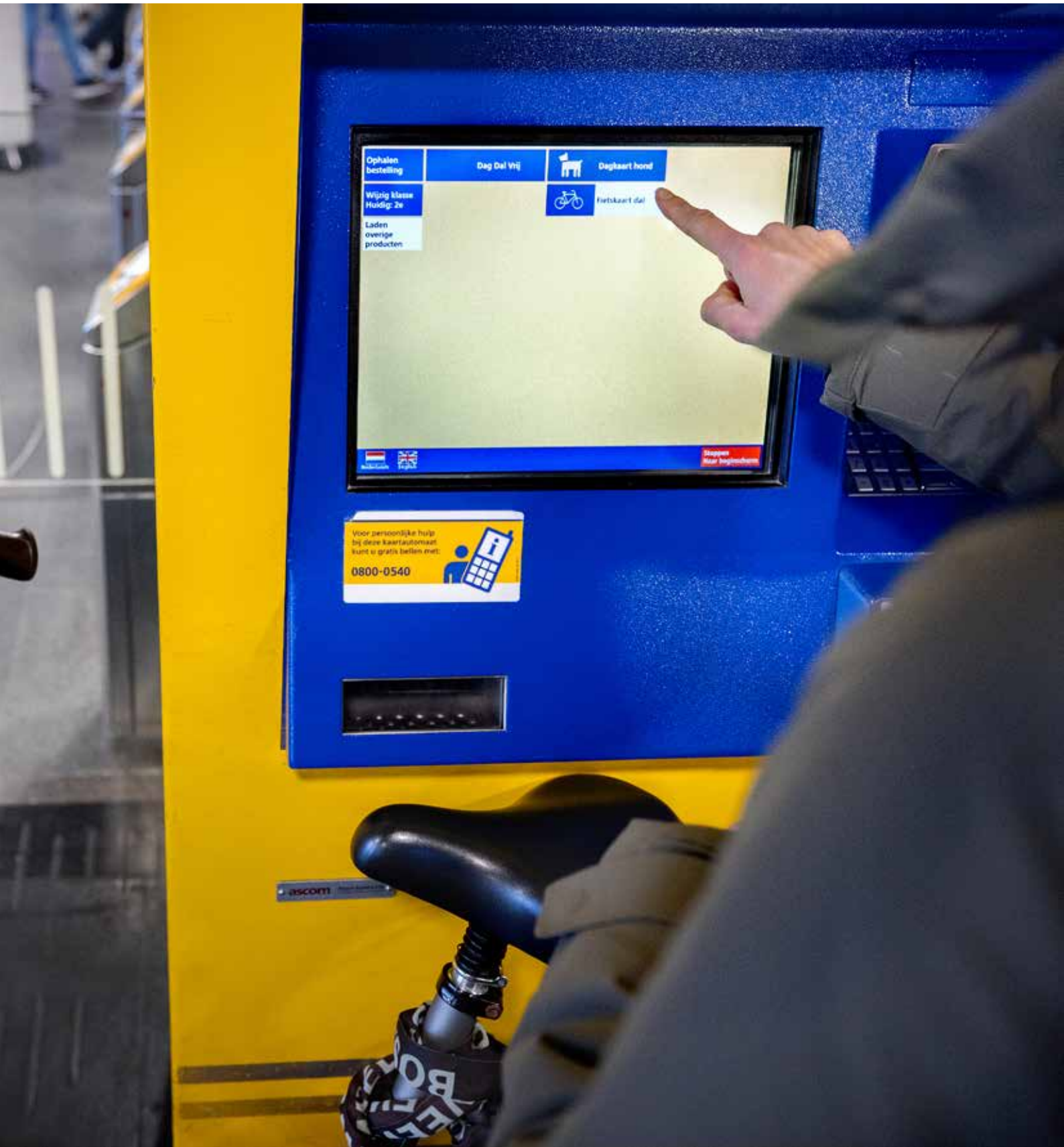
Er ontstaan problemen als er een trein uitvalt of een deel van de trein onderweg wordt afgekoppeld. Alle fietsers verplaatsen zich dan over het perron naar het restant van de trein of naar een trein op een ander perron. Knelpunten beperken zich echter niet tot deze trajecten en doen zich voor in het gehele land.

De Fietsersbond wil dat de mogelijkheden om je fiets mee te nemen in de trein zo goed mogelijk zijn en dat er serieus aandacht wordt besteed aan deze reizigersdoelgroep. We helpen hierbij graag een handje. In dit rapport zetten we uiteen wat de NS kan doen om bestaande treinen eenvoudig aan te passen om zo meer fietsplaatsen te realiseren. En wie weet stap ik dan wel met fiets in de trein voor die mooie fietstocht elders.



**Esther van Garderen**  
Directeur Fietsersbond

# Treinreizigers met fiets



Vooral recreatieve en vakantiefietsers nemen hun eigen fiets mee in de trein. Ze maken een dagtripje, een fietstocht vanuit het hotel of camping of een meerdaagse fietsreis van bestemming A naar bestemming B.

Volgens het Landelijk Fietsplatform worden er jaarlijks 11,1 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt. De meeste fietsers doen dat vanuit hun woonplaats, of vanuit een hotel, huisje of camping. Een groot deel neemt de fietsen mee met de auto of huurt een fiets bij de vakantiebestemming. Maar niet iedereen is in het bezit van een auto of wil gebruik maken van een auto voor een recreatief doel. En als het begin- en eindpunt van de route verschilt, is de auto niet de beste optie. Ook zitten aan het verplaatsen per auto nadelen voor het milieu en het klimaat.

Ruim 583.000 keer wordt een meerdaagse trektocht door ons land gemaakt.<sup>1</sup> Het Landelijk Fietsplatform is verantwoordelijk voor een aantal Langeafstands Fietsroutes (LF-routes) die populair zijn. Een van de populairste fietsroutes is de LF Kustroute van Cadzand-Bad in Zeeland naar Bad Nieuweschans in Groningen. De lengte van deze route bedraagt 610 kilometer. Behalve deze binnenlandse routes zijn er ook langeafstandsfietsroutes naar het buitenland. Voor een meerdaagse fietsroute is het meenemen van de fiets met de auto geen optie. De trein daarentegen biedt een prima optie qua vervoer. Zo is Maastricht een favoriete opstapplaats voor velen die richting het zuiden of oosten van Europa willen fietsen.

Fietsers kiezen voor een tocht een fiets die bij hen en de route past: een racefiets, een mountainbike of een trekkingfiets, al dan niet met trapondersteuning. Deze keuze geschiedt zorgvuldig en is afgesteld op hun lichaam en hun wijze van bewegen. Aan deze fietsen en overige benodigdheden hangt vaak een prijskaartje van een paar duizend euro. De bagage gaat regelmatig mee op de fiets, van enkel lichte bekleding tot tenten en aanhangers voor op de fiets.

Op stations in Nederland zijn OV-fietsen te huur. Deze voldoen uitstekend voor kortere ritjes, maar zijn ongeschikt en niet bedoeld voor een langere tocht (met bagage). In de stallingen van NS zijn geen huurfietsen verkrijgbaar die wel geschikt zijn voor langere tochten. Wel is er sinds kort op vier stations een proef met elektrische ov-fietsen, waarmee langere ritten gemaakt kunnen worden.

Het meenemen van de fiets kost € 7,50. De Fietskaart Dal is te koop in de NS-app, via [www.ns.nl](http://www.ns.nl) en bij een NS-kaartautomaat op de stations. Een geprint kaartje uit een automaat kost 1 euro extra. De Fietskaart Dal is een dagkaart en is op het gehele spoornet geldig. De prijs is onafhankelijk van de lengte van de treinreis. Ook in treinen van andere vervoerders dan de NS is de Fietskaart Dal geldig. Op werkdagen mogen in de spitsuren (06.30 – 09.00 uur en 16.00 – 18.30 uur) geen fietsen mee in de trein. Op een aantal officieel erkende feestdagen en in de maanden juli en augustus mag de fiets de hele dag mee in de trein.



# Huidige fietsplaatsen & de vloot van NS



NS kent intercitytreinen voor de langere afstanden en sprinters voor de korte afstanden. Daarnaast is er sprake van internationaal vervoer en de treinen over de hogesnelheidslijn (HSL).

### **Intercitytreinen**

#### **ICMm-Koplopers**

In de ICMm zijn treinstellen met vier rijtuigen en treinstellen met drie rijtuigen. Beide treinstellen hadden ooit zeven fietsplaatsen; vier op de kop zonder stroomafnemer en drie op de kop met stroomafnemer. Bij de grootscheepse renovatie van 2006 - 2011 zijn de vier fietsplaatsen op de kop zonder stroomafnemer verwijderd. Overgebleven zijn drie krappe fietsplaatsen op de andere kop. Het balkon is vrij krap en de klapstoeltjes zijn zodanig geplaatst dat de passagiers op deze stoeltjes het in- en uitstappen voor andere reizigers hinderen. Het is opmerkelijk dat deze treinen met weinig fietsplaatsen nu juist rijden op het traject Leeuwarden en Groningen met in de zomermaanden een grote vraag naar fietsplaatsen.

#### **De VIRM**

De VIRM dubbeldekkers waren ooit bedoeld als Interregiotrein, maar zijn uiteindelijk massaal ingezet als intercity. Er zijn vanaf de jaren '90 diverse series ingestroomd. Oudere series zijn of worden gerenoveerd. Er zijn VIRM-treinstellen met vier rijtuigen en VIRM-treinstellen met zes rijtuigen.

In de viertjes zijn zes fietsplaatsen, drie bij de een na laatste deur van de koprijtuigen. In de zesjes zijn negen fietsplaatsen, drie bij de een na laatste deur van de koprijtuigen en drie in het middelste rijtuig.

Op de sticker bij de fietsplaatsen staat dat er maximaal drie fietsen mogen staan, maar in de praktijk staan daar regelmatig vier of vijf fietsen. In de onlangs van renovatie gereed gekomen oudste stellen is het plaatsen van fietsen lastiger geworden door het aanbrengen van een glazen tussenschotje tussen de fietsplaatsen en de deuren. De VIRM wordt ingezet op tal van trajecten.

#### **De DDZ**

De DDZ zijn gerenoveerde dubbeldekkers, die oorspronkelijk in dienst zijn gekomen als stoptreinen. Tussen 2011 en 2013 zijn deze treinen gemoderniseerd en omgebouwd tot intercity. Er zijn stellen met zes rijtuigen en stellen met vier rijtuigen. In de stellen met vier rijtuigen zijn drie fietsplaatsen en in de stellen met zes rijtuigen zijn twee keer drie fietsplaatsen. De fietsplaatsen zijn krap door een tussenschotje. Deze treinen worden vanaf 2028 vervangen door nieuwe dubbeldekkers van de Spaanse fabrikant CAF.

#### **ICR-rijtuigen**

Deze treinen worden ingezet in het binnenland, maar ook naar Brussel (over de HSL). Met deze ICR-rijtuigen wordt de Intercity Direct samengesteld van Amsterdam naar Breda en de Intercity van Den Haag naar Eindhoven. Deze treinen hebben vier fietsplaatsen op de kop van het voormalige stuurstandrijtuig. In de Benelux naar Brussel is vast een afgeschermd fietsenplaats met vier fietsplaatsen. In enkele treinen zijn er ook op een andere plek vier fietsplaatsen. In het zomerseizoen mogen alleen fietsen naar en van België mee en geldt een reservering voor de fiets.

#### **ICNG**

De serie treinen ICNG komt er aan. Er rijden al enkele stellen proef. De bedoeling is dat de ICNG de treinen met ICR-rijtuigen gaan vervangen. De stellen met vijf rijtuigen krijgen 12 fietsplaatsen. De stellen met acht rijtuigen krijgen er 16. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van het huidige materieel.

### **Nieuwe dubbeldekkers van CAF**

Op 24 augustus 2022 heeft NS bekend gemaakt dat door middel van een Europese aanbesteding de Spaanse treinfabrikant CAF is aangewezen als zogeheten voorkeursaanbieder (preferred bidder) voor de levering van 60 nieuwe intercitytreinen. Deze treinen zijn gedeeltelijk dubbeldeks. De treinen moeten vanaf 2028 dienst gaan doen. Hiervoor zal de nieuwe productspecificatie van NS gaan gelden: vier fietsplekken per 75 meter.



### **Sprinters**

#### **SLT**

De SLT stellen met zes rijtuigen hadden oorspronkelijk op twee plaatsen (naar Duits voorbeeld) een grote multifunctionele ruimte ("Mehrzweckraum") met klapstoeltjes tegen de ramen en ruimte voor flink wat fietsen, rolstoelen en kindwagens. Door het inbouwen van een groot invalidentoilet is een van deze ruimtes verdwenen en is daar nog maar ruimte voor twee fietsen. In de tweede multifunctionele ruimte kunnen makkelijk acht fietsen geplaatst worden. In de stellen met vier rijtuigen was één multifunctionele ruimte. Deze is verdwenen om plaats te maken voor een invalidentoilet. Hier zijn twee fietsplaatsen overgebleven

#### **Flirt**

De Flirt heeft stellen met drie rijtuigen en stellen met vier rijtuigen. In beide stellen zijn twee vrij ruime fietsplaatsen. Deze fietsplaatsen bevinden zich centraal in de trein.

#### **Caf**

Caf is de nieuwste serie Sprinters, ook de Sprinter Nieuwe Generatie (SNG) genoemd. Er zijn stellen met drie rijtuigen en stellen met vier rijtuigen. In beide stellen zijn centraal in de trein twee fietsplaatsen. Deze fietsplaatsen zijn krap door een tussenschotje van glas.



# Overige knelpunten in de huidige situatie



Je fiets meenemen in de trein zorgt al snel een spannende situatie: waar moet je instappen en heb je wel tijd genoeg? Met als gevolg dat je vaak een fietser met fiets en al in de hand een sprintje ziet trekken naar de juiste plek om in de trein te stappen.

Op de perrons en in de reisplanner staat namelijk geen informatie over de plaats van de fietsplekken in de aankomende trein. De aanduiding op de deuren, het logo van een fiets, is niet erg in het oog springend. Hetzelfde geldt voor de aanduiding 'fietsen prioriteit/ fietsen gaan voor' op de plekken zelf.

Onder andere reizigers kan dit leiden tot irritaties. Een bekende klacht komt van reizigers die plaatsnemen op een van de klapstoeltjes van de fietsplaatsen en dan hun plaats moeten afstaan voor een fiets. Daarnaast willen reizigers zo snel mogelijk de trein in en uit, waarbij er toch even wat geduld moet worden opgebracht voor fietsers die hun fiets de trein in of uit moeten tillen. De doorstroming wordt vaak bemoeilijk doordat er teveel reizigers op de balkons blijven hangen of gaan zitten op de trappen en op de beugels van de deuren van de VIRM, terwijl er vaak genoeg zitruimte is in de coupés.

Een proef met het reserveren van fietsplaatsen is geen realistische oplossing gebleken.<sup>1</sup> Bij de proef met reservering in de zomer van 2021, werden minder reserveringen uitgegeven dan er plaatsen waren. Toch hadden mensen met een reservering tot hun schrik de ervaring dat hun gereserveerde plaatsen niet beschikbaar waren. De hoofdconducteur weigerde de fietsen in de trein toe te laten.

Reserveren werkt alleen goed als de Duitse methode wordt toegepast. De reiziger reserveert een plaats voor de fiets. Dit is een genummerde fietsplaats. Het nummer van de plaats staat op de reservering. Ook het nummer van het rijtuig waar de fietsplaats zich bevindt. Op het perron is een analoog of digitaal bord met samenstelling van de trein, waarbij fietspictogrammen precies aangeven waar de fietser op het perron moet staan om de fiets op de juiste plek in te laden. Op het perron staan ook letters die voorkomen op de informatie over de treinsamenstelling.

Helaas hebben rijtuigen die deel uitmaken van Nederlandse treinen geen nummer. Ook een Duits informatiesysteem op de perrons is in Nederland niet aanwezig. Verder zijn Nederlanders niet gewend om te reserveren in binnenlandse treinen. De proef met reserveren van zitplaatsen in de Intercity Direct is een aantal jaren geleden mislukt.

<sup>1</sup> Zie het bericht '[Pilot reserveren leverde treinfietzers veel problemen op](#)'

# Voorstel uitbreiding en verbeteren informatie



Het lijkt erop dat NS ten aanzien van het inspelen op de vraag om meer fietsen te vervoeren eerder op de rem trapt dan te voldoen aan de vraag om het aantal fietsen in de trein uit te breiden.

Een woordvoerder geeft in een brief van NS aan het Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer) aan: “Een vraag stellen over het uitbreiden van het aantal fietsplekken zien wij niet als relevant, aangezien wij in voorgaande uiteenzetting hebben toegelicht dat we hier in ons huidige materieel geen mogelijkheden voor zien, kleine aanpassingen uitgezonderd.”

Het aantal fietsplaatsen is de laatste jaren in veel treinen nu juist beperkt, zoals in de Koplopers en SNG. Hopelijk brengt de ICNG een ommekeer, maar het gaat dan om slechts een beperkt aantal treinen van de totale vloot van NS. NS geeft aan dat in de nieuwe specificaties voor de toekomst wordt uitgegaan van vier plekken per 75 meter. De langste trein op het Nederlandse spoor is 398 meter lang.

## Mogelijkheden om meer fietsen mee te nemen voor alle treintypes

### ***Fietsshaken***

Een mogelijkheid om toch meer fietsen mee te nemen zijn haken om fietsen op te hangen. Fietsshaken worden met succes ingezet op treinen van diverse spoorwegmaatschappijen in Europa. Fietsen ophangen aan een haak zorgt voor een efficiënt ruimtegebruik, waardoor fietsen ook minder in de weg staan en er geen gangpaden worden geblokkeerd. Fietsen aan de haak zorgen ook voor veiligheid, want zij hangen vast en bij een noodstop gaan de fietsen niet alle kanten op.

Op tal van plaatsen in de trein kunnen bij de deuren een paar haken geplaatst worden. Door wisselende hogere en wat lagere haken zitten de fietssturen elkaar niet in de weg en ontstaat er meer ruimte. De optie fietsshaken aanbrengen wordt te gemakkelijk door NS weggewuifd.

De ervaringen leert dat het ophangen van fietsen over het algemeen weinig fysieke belemmeringen vormt voor passagiers. Het is in diverse landen volkomen ingeburgerd om fietsen op te hangen. Er kan ook gedacht worden aan een combinatie tussen klassieke fietsplaatsen en haken. Racefietsers zullen juist blij zijn met het ophangstelsel, omdat er geen andere fietsen worden geplaatst tegen hun dure fietsen met een meer kwetsbaar frame. Zij zullen waarschijnlijk als eerste mogelijkheid voor het ophangen van een fiets aan een van de haken kiezen. Ook e-bikes hangen in veel landen gewoon aan de haak, ondanks het extra gewicht van deze fietsen. Eventueel kan bij de klassieke fietsplaatsen de sticker worden geplaatst ‘e-bikes voorrang’.

### ***In- en uitstappen***

De vrees dat het in- en uitstapproces wordt vertraagd door meer fietsen in materieel met een ongelijke instap komt niet overeen met de ervaringen in het buitenland. De Deutsche Bahn (DB) was uit angst voor vertraging jarenlang tegen het meenemen van fietsen in de ICE. Uiteindelijk ging de DB overstap en kwamen acht fietsplaatsen als proef in de nieuwe ICE4. De vrees bleek ongegrond en de proef is geslaagd. Er komen nu fietsplaatsen in alle nieuwe ICE's en ICE's die grondig gerenoveerd worden.

In de huidige IC van Amsterdam naar Berlijn zijn 16 fietsplaatsen. Alle fietsen moeten in- en uitgeladen worden via een smalle deur en een nauw trappetje. Een stuk minder comfortabel dan in de VIRM. Toch verloopt het in- en uitstappen met de fiets redelijk tot goed. Het zijn niet enkel de fietsen die zorgen voor vertraging of uitval.

Door haken te plaatsen in andere delen van de VIRM of andere treintypes, kan de concentratie van het in- en uitladen zich verspreiden over meer plekken.

Kosten deze aanpassingen veel plaatsen? Het omzetten van een paar vaste zitplaatsen naar klapstoelen en het verwijderen van een aantal klapstoelen heeft geen substantieel effect op het totale aantal zitplaatsen in een trein. Er zullen een aantal vaste zitplaatsen verdwijnen. Er zullen een paar vaste zitplaatsen verdwijnen. Dit is echter slechts uiterst beperkt op bijvoorbeeld de 405 zitplaatsen in een VIRM-4. Het zijn voornamelijk een paar vaste stoelen die vervangen worden door klapstoelen. Aan de andere kant biedt NS dan meer ruimte aan passagiers die met een fiets willen reizen. Reizigers met een fiets kopen behalve hun fietskaartje ook een gewoon kaartje.

Zaak is een betere spreiding van wachtende passagiers op de perrons. Vaak is er in een trein wel voldoende ruimte, maar regelmatig zijn de passagiers verkeerd verdeeld over de trein. Veel treinreizigers wachten op het perron op een plek dichtbij de toegang via waar zij op het perron zijn gekomen.

Bij het realiseren van fietsplaatsen gaat het om enige kleine aanpassingen op de balkons. Er hoeven geen complete treinstellen te worden verbouwd. Gekeken kan worden naar de aanpassingen die de Belgische NMBS in korte tijd heeft gerealiseerd (zie bijlage).

## Mogelijkheden per treintype

Hieronder volgt een uiteenzetting over de mogelijkheden om extra fietsplaatsen te creëren per treintype.

### Intercity's

#### **ICM-3**

In het fietsenhok op de kop met de stroomafnemer is geen ruimte voor meer fietsen. Het advies is wel om de afvalbak op die plek weg te halen. Er is volgens de sticker ruimte voor drie fietsen, maar juist de afvalbak zorgt dat de derde fiets uitsteekt op het balkon. Het verdient ook aanbeveling om de klapstoeltjes bij de toegangsdeuren weg te halen. Mensen zitten daar echt in de weg bij het in- en uitstappen. Niet alleen voor mensen met een fiets.

Op twee andere plaatsen in de trein zouden fietsenhaken kunnen worden aangebracht: twee bij de een na laatste deur vanaf de kop zonder stroomafnemer (zonder fietsplaatsen) en drie in het balkon naar de eerste klas. Zo ontstaan vijf extra fietsplaatsen in de ICM-3. In totaal acht fietsplaatsen per treinstel van drie rijtuigen.

#### **ICM-4**

Voor de ICM-4 geldt hetzelfde als voor de ICM-3.

#### **VIRM-4 en 6**

Op de huidige fietsplaatsen in de VIRM kunnen fietsenhaken worden aangebracht. In plaats van drie fietsen is er dan ruimte voor vier fietsen. Zo ontstaat er ook meer ruimte voor doorloop. In de VIRM vierde generatie zijn de fietsplaatsen aan de andere zijde. Hier kunnen ook gemakkelijk fietsenhaken worden aangebracht. Ook aan de overzijde van de fietsplaatsen kunnen drie haken worden geplaatst. Deze vierde generatie wordt vanaf 2023 gerenoveerd. Het inbouwen van de haken kan dan meteen worden meegenomen. Op een aantal andere portalen kunnen vaste stoelen vervangen worden door klapstoelen, waardoor ook daar fietsenhaken geplaatst kunnen worden.



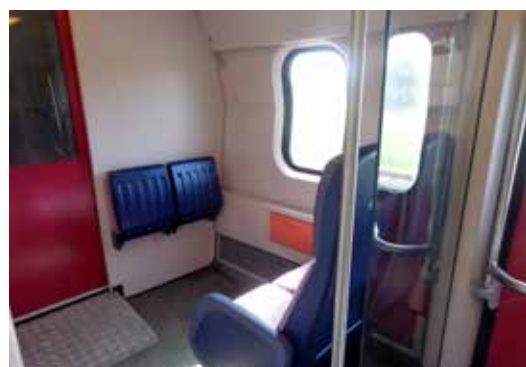
*VIRM-trein: hier kunnen in de intercity vier fietsen geplaatst worden. Het linker klapstoeltje blijft dan nog over voor een passagier (bijvoorbeeld een fietser).*



*VIRM-trein: ruimte voor drie fietsen aan haken.*



*VIRM-trein: deze vaste stoelen op het portaal kunnen worden vervangen door klapstoelen en drie haken voor fietsen.*



*Door het vervangen van de vaste stoelen voor klapstoelen kunnen er drie fietsen hangen aan haken in de VIRM.*



#### **DDZ-4**

In de DDZ-4 zijn krappe fietsplaatsen. Aan de overzijde van deze fietsplaatsen kunnen extra fietsplaatsen worden aangewezen. Ook hier kunnen haken de mogelijkheden verruimen.

#### **DDZ-6**

Op twee plaatsen in de DDZ-6 zijn beschikbare fietsplaatsen in de trein. Net als in de andere DDZ kunnen daar extra fietsplaatsen gecreëerd worden met fietshaken.



*Te krappe fietsruimte in de DDZ. Met haken kunnen hier drie fietsen hangen.*



*In de DDZ kunnen ook aan de andere zijde van de fietsplaatsen (rechter afbeelding met fietsplaatsen) drie fietsen hangen aan de haak.*

#### **IC naar Brussel**

Er is in deze treinen veel belangstelling om fietsen mee te nemen. In de maanden juli en augustus is reserveren verplicht. In de praktijk is dat lastig, want reserveren kan niet online. Dit treintype wordt de komende jaren vervangen door speciale ICNG-treinen die ook op Belgische stroomsterkte kunnen rijden. Toch is voor de komende seizoenen aanpassing nodig van het bestaande materieel. Op diverse plaatsen in deze trein zijn fietshaken mogelijk, zodat minstens acht extra fietsplaatsen kunnen worden aangeboden.



IC naar Brussel: hier kunnen aan beide kanten vier fietsen hangen, acht in totaal.

### **ICNG-5 en ICNG-8**

Deze treinen moeten nog in dienst komen. Deze stellen hebben respectievelijk 12 en 16 fietsplaatsen. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van het huidige materieel.

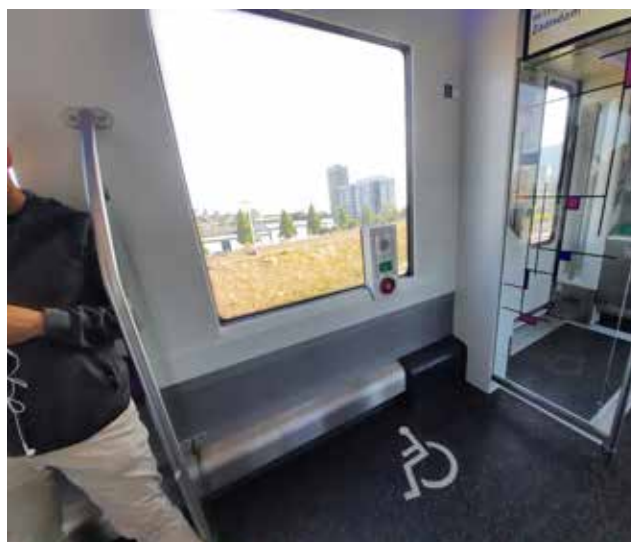
### **Sprinters**

#### **SLT-4**

Na het inbouwen van de toiletten zijn er in de SLT-4 slechts twee krappe fietsplaatsen overgebleven. In de buurt van het toilet zijn mogelijkheden om meer fietsplaatsen te realiseren. Vaste stoelen kunnen vervangen worden door klapstoelen en door haken kunnen er meer fietsplaatsen gerealiseerd worden. Een van de twee rolstoelplaatsen kan functioneler worden door ook ruimte te bieden voor fietsen als er zich geen tweede rolstoel aandient.



SLT: Krappe fietsruimte in de SLT na het inbouwen van de toiletten. Aan de overzijde kunnen vaste stoelen vervangen worden door klapstoelen met drie haken voor fietsen.



*SLT: De twee rolstoelplaatsen in de SLT. Op de rechterplaats kunnen twee fietsen hangen aan een haak.*

### **SLT-6**

De SLT-6 heeft aan één kant een redelijk grote multifunctionele ruimte met voldoende plaats voor de fiets. Wel moet vanaf het perron beter zichtbaar worden gemaakt dat hier de plaatsen voor fietsen zijn. Ook in de trein zelf kunnen de fietsplaatsen beter als dusdanig aangegeven worden. Er zijn echter ook stellen waarin in de andere multifunctionele ruimte een deel is afgeschermd met een wand. Hier zijn slechts plaatsen aan een zijde beschikbaar. In deze SLT-6 stellen kunnen rond het toilet dezelfde maatregelen genomen worden als in de SLT-4.

### **Flirt-3 en Flirt-4**

In de Flirt zijn twee ruime fietsplaatsen. In de omgeving van deze fietsplaatsen kunnen vrij gemakkelijk meer fietsplaatsen gecreëerd worden door vaste stoelen te vervangen door klapstoelen en haken aan te brengen. Een van de twee rolstoelplaatsen kan multifunctioneel worden door ook daar fietshaken aan te brengen. Met deze maatregelen moet het mogelijk zijn om het aantal fietsplaatsen uit te breiden naar twaalf per treinstel.



*Fietsplekken in de Flirt.*



*In de Flirt geeft een sticker op de vloer duidelijk aan dat de plek bestemd is voor fietsen. Ook is hier een gordel te zien.*



*In de Flirt kunnen extra fietsplaatsen worden gecreëerd door de vaste stoelen te vervangen door klapstoelen en fietshaken.*

### **CAF/SNG-3**

In de nieuwste serie Sprinters zijn op dit moment slechts twee krappe fietsplaatsen. Met haken kun je hier drie fietsplaatsen realiseren. Tegenover deze fietsplaatsen kunnen ook twee fietsplaatsen worden gecreëerd door de vaste zitplaatsen te vervangen door klapstoeltjes. Met haken boven het raam kun je hier zelfs drie fietsplaatsen creëren.

Aan de ene zijde van het toilet zijn twee vaste zitplaatsen tussen de wand van het toilet en de deur. Deze stoelen kunnen worden vervangen door klapstoeltjes en haken voor fietsen. Zo ontstaat er ruimte voor twee fietsen. Aan de andere zijde van het toilet zijn twee rolstoelplaatsen. Een daarvan zou de status multi-gebruik kunnen krijgen, zodat daar ook drie fietsen kunnen hangen aan haken. Tegenover deze rolplaats kunnen ook de vaste stoelen vervangen worden door klapstoelen, zodat daar ook drie fietsen kunnen hangen. Deze aanpassingen zorgen voor twaalf extra fietsenplekken, waardoor het totaal op veertien komt.



*CAF-SNG. Naast het toilet kunnen twee fietsen hangen aan een haak als de stoelen vervangen worden door klapstoelen.*

### Caf/SNG-4

De Caf/SNG-4 heeft dezelfde mogelijkheden voor fietsen als de Caf/SNG-3.

### Overzicht

Treintype	Huidige aantal fietsplaatsen	Aantal fietsplaatsen mogelijk
VIRM-4	6	Minimaal 12
VIRM-6	9	Minimaal 15
ICM-3	3 (krap)	Minimaal 6
ICM-4	3 (krap)	Minimaal 6
DDZ-4	3 (krap)	Minimaal 6
ICR	4	Minimaal 8
ICR richting Brussel	4, soms 8	Minimaal 12
SLT-4	2 (krap)	Minimaal 6
SLT-6	10	10
Flirt 3	2	Minimaal 4
Flirt 4	2	Minimaal 4
Caf/SNG-3	2 (krap)	Minimaal 4
Caf/SNG-4	2 (krap)	Minimaal 4

### Informatie over fietsplekken op en in de trein

Voor de wachtende fietser op het perron is het prettig om te weten waar de ingang voor de fietsen is bij een aankomende trein. Dat vergt nu een focus van de fietsers als de trein tot stilstand komt op het perron. Het logo met het fietsje is niet overduidelijk op de deur aanwezig. Echter heeft NS aangegeven te blijven bij de huidige bestickering van treinen waarmee is aangegeven welke balkons geschikt zijn voor het plaatsen van fietsen.

Door een groter fietslogo te plaatsen op de deuren aan de buitenzijde, is de ingang een stuk makkelijker te vinden voor de fietsers. Bijkomend voordeel is dat reizigers die zich juist storen aan fietsen weten welke deuren zij niet moeten nemen. Ook wordt de veiligheid hiermee beter, omdat fietsers zich niet moeten haasten naar een ander deel van de trein.

### Bestickering

Grotere en duidelijkere bestickering zal ervoor zorgen dat alles voor iedereen een stuk overzichtelijker is. Reizigers met fiets weten sneller waar ze kunnen in- en uit kunnen stappen en reizigers die zich storen aan fietsen weten dat ze die deuren niet moeten hebben. Dit voorkomt misverstanden, irritaties en gemiste treinen.

Ook in de trein zelf kan er nog veel verbeterd worden. Zo springt de tekst 'voorrang voor fietsen' niet bepaald in het oog. Hieronder een goed voorbeeld van een duidelijke bestickering op de S-Tog in Groot-Kopenhagen.



*Groot fietslogo op de ramen van de S-tog in Groot-*



*De fietssticker zit goed verstoep in de SLT.*

Reizigers die zich niet bewust zijn van de fietsplaatsen nemen gemakkelijk plaats op de klapstoelen. Die plaatsen zijn dichtbij de ingang. Ook als er voldoende vaste en meer comfortabelere stoelen elders in de trein vrij zijn. Dit kan weer leiden tot irritatie en ongemak. Het is dan ook belangrijk de fietsplaatsen in de trein met een groter fietspictogram te markeren. Ook kan de tekst 'voorrang voor fietsen' duidelijker in beeld staan.

Diverse spoorwegmaatschappijen hebben hun bestickering beter op orde. Zo werkt de herkenbaarheid op en in de treinen van de MerwedeLingelijn goed door onder andere grotere bestickering en een sticker op de grond met een lijn die de fietsplaatsen markeert.



Een internationaal voorbeeld van duidelijke bestickering in de trein op het traject Berlijn - Rostock.



Voorbeeld bestickering MerwedeLingelijn: een grote fiets op het raam, een lijn op de grond en ook nog tekst boven het raam.

### NS-app en vertrekboards

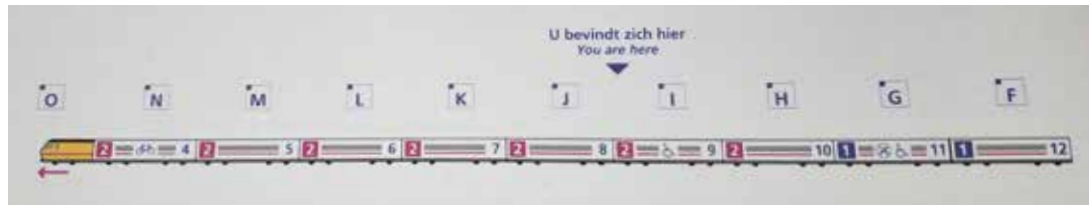
Via de NS-app kan de reiziger zien wat voor treintype er rijdt (materieel), wat de lengte is van de trein (aantal delen) en welke voorzieningen er aanwezig zijn (o.a. iconen voor wifi, wc, stiltecoupé en een fietsplaats). Bij de informatie over de trein is ook een zijaanzicht van het type trein te zien. Het aantal fietsplaatsen en de aanduiding waar de deuren voor de fietsplaatsen zijn, wordt echter niet aangegeven. Het zou heel handig zijn als in de app ook deze informatie zichtbaar zou zijn, net als de plekken voor invaliden of ruimte voor kinderwagens.

Ook op de meeste vertrekboards kan de reiziger zien uit hoeveel treindelen de trein bestaat. Helaas valt nog niet te zien waar het begin en het eindpunt is van de trein, zodat er soms een groepje wachtenden zich snel moet verplaatsen om toch op tijd in te stappen. Als er duidelijk zou worden aangegeven op een afbeelding waar een fietsplaats zich bevindt, zullen treinreizigers met fiets een stuk relaxter op het perron staan te wachten.



Geen fietsicoon aanwezig op het vertrekbord.

Dit is wel het geval bij bijvoorbeeld de Intercity naar Berlijn. Op de digitale vertrekborden voor deze Intercity staat precies aangegeven waar de fietsplekken zich bevinden (net als de plek om een hapje te eten te halen en de rolstoelplekken). In het voorbeeld zijn de fietsplekken in rijtuig N te vinden. De letters corresponderen met de letters die aangegeven staan op het perron. Dit zorgt ook voor een betere verdeling van de reizigers. Is een bepaald deel van de trein vol en een andere gedeelte niet, dan kunnen reizigers geadviseerd worden om bij bepaalde letters op het perron in te stappen. Dit kan via de app, maar ook door het om te roepen op de stations.



Hieronder een internationaal voorbeeld van een vertrekscherm op het perron in Duitsland. Er staat duidelijk aangegeven dat reizigers met hun fiets in rijtuig G terecht kunnen.



Op het station van Schiphol zijn cijfers aangebracht op de perrons. Op de vertrekborden bij het spoor staan deze nummers weergegeven op de plattegrond van de trein. Op deze plattegrond zouden ook de fietsplaatsen kunnen worden aangegeven. Dit geldt met letters voor het station Utrecht Centraal, zoals op onderstaand vertrekbord te zien is. Er is echter geen enkel icoon te zien in de rijtuigen zelf.

Op station 's Hertogenbosch was enige jaren geleden een proef op het perron van de sporen 3 en 4. Een langgerekte blauwe lichtbak boven het vertrekspoor gaf de wachtende reiziger aan op welk deel van het perron de trein zou stoppen. Het begin- en het eindpunt van de trein werd aangegeven. Tevens was aangegeven waar de eerste klas, de invalideplaatsen en de plaatsen voor fietsen zich bevonden. In een reactie geeft NS aan dat de resultaten van deze proef geen aanleiding gaven om door te ontwikkelen op lichtbakken boven het perron.

### Tijden verruimen

Op werkdagen mogen in de spitsuren geen fietsen mee in de trein tussen 6.30 en 9.00 uur en tussen 16.00 en 18.30 uur. Met uitzondering van een aantal officieel erkende feestdagen en in de maanden juli en augustus. De spitspieken zijn al voor de komst van corona veranderd. Zo was er voor 8 uur 's morgens nauwelijks sprake van een spits. Ook na 18.00 uur in de avond is er op vele trajecten nauwelijks sprake van spitsdrukke. Een uitzondering gold voor de 'ambtenarentreinen' van Den Haag naar Amsterdam, waar de avondspits nog tot na 18.00 uur doorliep. Verder gingen veel treinen naar Amsterdam in de ochtendspits vol heen, maar vrijwel leeg terug.

Inmiddels lijkt het normale leven na het wegvallen van alle coronamaatregelen alweer maanden op gang. Zou het mogelijk zijn om in delen van de spits toch fietsen mee te nemen? Zo kunnen reizigers van de NS op fraaie dagen op een prettiger tijdstip met de fiets in de trein vertrekken. Door de ruimere tijden wordt ook het aanbod aan fietsplekken in de trein meer gespreid. Hierbij kan ook gekeken worden naar bepaalde dagen waarop veel mensen vrij zijn. Dit zijn geen officiële vrije dagen, maar wel dagen waarop de meeste mensen vrij nemen. Zo zou de vrijdag na Hemelvaart een goede uitbreiding aan dagen zonder verbod om fietsen mee te nemen in de spits zijn. Het is een dag waarop veel mensen vrij zijn en werkgevers hun deuren sluiten. Daarbij is het een weekend waarin veel mensen er op uit trekken. Meer mogelijkheden zorgt ook op deze dag voor een betere spreiding van fietsen in de trein. Denk bijvoorbeeld ook aan de kerstvakantieperiode.



# Conclusie



In de voorgaande hoofdstukken zijn een aantal voorstellen gedaan om het aantal fietsplaatsen in het bestaande materieel uit te breiden. Ook komen een aantal andere verbetermogelijkheden aan bod. Samengevat komen we met de volgende mogelijkheden:

1. **Treinen met meer ingepaste fietsplaatsen realiseren:** door tussenschotten te verwijderen, het vervangen van vaste stoelen door klapstoelen en het ophangen van haken kunnen meer fietsplaatsen gecreëerd worden in de treinen.



2. **Een aanpassing in de app en online,** waar reizigers met een fiets gemakkelijk de juiste informatie over o.a. de instaptek kunnen vinden.

3. **Een duidelijkere bestickering met fietsspictogrammen** aan de buitenkant en de binnenkant van de trein. Tevens een beter leesbare tekststicker 'voorrang voor fietsen', zoals het voorbeeld in de treinstellen op de Merwedelingelijn of de Belgische Desiro. Hiermee wordt de plek voor de fietsen duidelijker voor zowel de fietser als de niet-fietser, wat voor meer begrip zal zorgen en een beter in- en uitstapproces.



*Duidelijk aangegeven fiets- en rolstoelplaatsen in de Belgische Desiro en de trein in Luxemburg.*

4. **Betere en meer zichtbare informatie op de perrons.** Ook dit draagt bij aan het voordeel van punt 3: duidelijkere communicatie voor de wachtende fietser. Waar komen de fietsdeuren naar de fietsplaatsen van de vertrekkende trein?



*Geen stress voor de wachtende fietser. Bij letter G kan de fietser instappen.*

Met deze verbeteringen kan, eventueel in de vorm van pilots, al snel een begin worden gemaakt. Het zijn geen forse ingrepen en de verbeteringen (plaatsen stickers, aanpassing in app, ophangen haken) zijn op vrij korte termijn mogelijk te maken.

Belangrijk voor het slagen van een pilot zijn maatregelen die elkaar aanvullen. Zo zou het interessant zijn om in het zomerseizoen, wanneer de vraag naar fietsplaatsen het hoogst is, in een aantal treinen meer fietsplaatsen in te zetten. Dit gebeurt ook al in België. In Nederland kan gedacht worden aan de trajecten van de randstad naar Maastricht en van Rotterdam en Den Haag naar Leeuwarden en Groningen. Door in de communicatie (app en website) aan te geven om welke trein(traject)en met extra fietsplaatsen dit gaat, kunnen reizigers hier rekening mee houden bij het plannen van hun reis.

Bij het inzetten van een aantal extra fietsplaatsen op enkele trajecten kan worden gekeken naar het type treinen. Zo rijden er geen ICM's tussen de Randstad en Limburg en tussen de Randstad en Arnhem/Nijmegen. Er rijden wel ICM's naar Groningen, Leeuwarden en Enschede. Daarnaast rijden er uitsluitend ICR's tussen Den Haag Centraal en Eindhoven. Tussen Roosendaal en Zwolle rijdt voornamelijk de DDZ.

# Reactie NS

Dit rapport is in februari 2023 naar NS gestuurd met de vraag de inhoud te checken op onjuistheden, dan wel relevante aanvullingen. De reactie op de mogelijkheden wordt hieronder uiteengezet.

## 1. Treinen met meer ingepaste fietsplaatsen realiseren

In een reactie geeft NS aan dat ze niets zien in het aanbrenge van haken, een van de hoofdvorstellen in dit rapport. NS ziet het op deze manier verhogen van de fietscapaciteit als een risico op onveilig geblokkeerde nooduitgangen en gangpaden. NS vraagt zich af of reizigers bereid zullen zijn om hun fiets in het voorgestelde ophangstysteem te plaatsen. Daarbij noemen ze de zware e-bikes als voorbeeld. Verder geven ze aan: *“Ook zal het in- en uitstapproces met meer fietsen in ons materieel met ongelijke instap het vertrekproces en de punctualiteit niet ten goede komen. NS zal deze optie daarom niet verder onderzoeken.”*

We betreuren het dat de optie niet verder onderzocht wordt, ook omdat uit dit rapport blijkt dat er in het buitenland zeer goede ervaringen zijn het ophangen van de fiets aan haken, de racefiets er juist blij mee zal zijn en er ook nog gedacht kan worden aan een combinatie tussen klassieke fietsplaatsen en haken. De bereidheid van de reizigers om de fiets op een haak te hangen wordt door NS niet onderzocht.

## 2. Een aanpassing in de app en online met informatie over o.a. de instaplekk

NS geeft in een reactie aan wel te werken aan de informatievoorziening. NS verwacht in de tweede helft van 2023 een pilot uit te voeren met het ontsluiten van actuele informatie, zoals het tonen van de instaplocatie voor fietsen in de app, op de website en de vertrekboards op het perron.

## 3. Een duidelijkere bestickering met fietspictogrammen

NS geeft aan dat hun huidige beleid inhoudt dat alle functies (zoals rolstoel- en fietsplaatsen) op een eenduidige en passende wijze aangeven worden op het exterieur van de treinen.

## 4. Betere en zichtbare informatie op de perrons

NS wil reizigers op het perron informeren over de indeling van het materieel en de plaats waar de fietsplekken in de trein zich bevinden. Dit lieten zij al eerder aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) weten naar aanleiding van een advies over fietsreserveren. NS geeft aan vorderingen te maken ten aanzien van het ontsluiten van de hiervoor benodigde informatie, zoals de actuele treinsamenstelling en stoplocatie van de trein op het perron. Ook zijn er op steeds meer stations letterbordjes aanwezig, hetgeen het geven van een exacte locatie mogelijk maakt. De NS verwacht in de tweede helft van 2023 een eerste pilot te gaan uitvoeren op de borden op het perron.

# Bijlagen



Wat doen andere spoorwegmaatschappijen in het buitenland en in eigen land om in te spelen op de toenemende vraag naar fietsplaatsen in de trein?

## Duitsland

Onze oosterburen kennen regionale treinen en Fernverkehr.

### Regionale treinen Duitsland

De meeste regionale treinen in Duitsland worden niet geëxploiteerd door de nationale spoorwegmaatschappij DB, maar door vervoerders in een regio. Over het algemeen geldt dat veel regionale treinen een grote multifunctionele ruimte 'Mehrzweckraum' hebben voor fietsen, kinderwagens en rolstoelen, of een ruim aanbod aan fietsplaatsen in diverse delen van de trein. Reserveren voor een fiets in een regionale trein is niet mogelijk.

De prijzen voor een fietskaartje voor een regionale trein zijn verschillend per regio. In sommige regio's is het vervoer van fietsen zelfs gratis. Vaak is de prijs rond de € 3,50. In enkele grootstedelijke gebieden geldt een spitsverbod. Een fietskaartje voor regionale treinen geldig in alle regio's van Duitsland kost € 6,00.

### Fernverkehr Duitsland

In het Fernverkehr in Duitsland geldt dat reserveren voor de fiets verplicht of dringend aanbevolen is. Behalve een plaats voor de fiets krijgt de reiziger hiervoor ook een gereserveerde zitplaats in de buurt van de fiets.

De DB kent de Intercity (IC), Eurocity (EC) en de hogesnelheidstrein Intercity Extra (ICE). In de ICE waren gewone en ongedemonteerde fietsen jarenlang verboden. Na een lange lobby van de Duitse Fietsersbond ADFC ging de DB eindelijk overstag. In de nieuwe ICE4 kwamen als proef acht fietsplaatsen per treinstel. Al snel bleek dat de door de DB gevestigde vertragingen door het in- en uitladen van fietsen zich niet voordeden.

In het Duitse Fernverkehr zijn de fietsplaatsen in een rek of aan een haak. Alle fietsplaatsen hebben een nummer. Dit is niet alleen duidelijk geordend, maar zorgt ervoor dat de fietsen netjes op hun plek blijven bij een noodstop, aanrijding of bij abrupt remmen. Op de reservering staat het nummer van de fietsplaats en het nummer van het rijtuig vermeld. In de app staat waar het rijtuig zich bevindt en ook op het perron kan de reiziger de samenstelling van de trein vinden. Zo weet de reiziger met een fiets precies op welke plek op het perron de juiste entreedeur is om de fiets in te laden.

Een fietskaartje voor het Fernverkehr kost € 9,00. Voor houders van een Bahncard (kortingkaart) is dat € 8,00. Hier komen nog reserveringskosten inclusief zitplaats van € 4,50 bij.

## België

In België was het meenemen van een fiets in de trein jarenlang een ondergeschoven kindje. Er was slechts een beperkt aantal fietsplaatsen beschikbaar: een krap hokje met twee fietsplaatsen. Soms was er maar één hokje op de kop van de lange trein. De reiziger moest op het perron de treinbegeleider (conductor) verwittigen om met een sleutel de deur van het fietsenhokje te openen. Voorafgaande aan het uitstappen moeten de treinbegeleiders opnieuw gewaarschuwd worden.

Toch rees in België de vraag naar meer fietsplaatsen. In de dubbeldekkers M6 kwam een grote multifunctionele ruimte met veel fietsplaatsen als de klapstoelen opgeklapt zijn. De treinbegeleider moet echter wel de directe toegangsdeur openen. In de nieuwe Desiro, de Belgische sprinter die ook intercitydiensten rijdt, werd ook multifunctionele ruimte ingericht. Nieuw voor België is dat de passagier de fiets zelf in deze treinen kan in- en uitladen.

De Belgische spoorwegmaatschappij NMBS startte een onderzoek naar mogelijkheden om in te spelen aan de toenemende vraag om fietsen mee te nemen in de treinen. Er werd een fietscoördinator aangesteld om het proces te sturen.

Bij renovaties van treinen zoals de MS75 (de Varkensneus) is een multifunctionele ruimte ingebouwd, waarbij de klapstoelen worden opgeklapt voor het plaatsen van fietsen. De fietser kan de fiets zelf in- en uitladen. Een Varkensneus-treinstel bestaat uit vier rijtuigen. De Varkensneus rijdt ook op de stoptrein van Puurs (Antwerpen) naar Roosendaal. Andere oudere treinen hebben eveneens tijdens de aanpassing fietsplaatsen gekregen: voornamelijk door vaste zitplaatsen te vervangen door klapstoeltjes.

Helaas was de renovatie van de MS96 al achter de rug toen het nieuwe beleid startte. De MS96 is een zeer comfortabele trein met ruime zitplaatsen en bestaat uit drie rijtuigen. Hierdoor is de capaciteit echter beperkt. Een treinstel kan door het blok van de machinist opzij te schuiven, gekoppeld worden aan andere stellen met een doorloop voor de reizigers. In een treinstel van drie rijtuigen is een klein hokje voor twee fietsen die door een treinbegeleider geopend en gesloten moet worden. Door de beperkte capaciteit wordt de MS96 niet ingezet op de drukste lijnen (zoals via Brussel), maar wel op Antwerpen, Kortrijk, Poperinge en op Luik, Namen, Charleroi en Bergen. Uit onderzoek bleek dat de behoefte aan meer fietsen zich vooral voordeed op de lijn Brussel richting Luxemburg en op de lijn Eupen, Luik, Brussel, Gent richting Oostende. Als proef is aan deze treinen een extra rijtuig toegevoegd waar een aantal zitplaatsen is vervangen door fietsplaatsen.

Een belangrijke toevoeging van de capaciteit voor fietsplaatsen is de nieuwe dubbeldekker M7. De M7 zal in de komende jaren in belangrijk mate het gezicht op het Belgisch spoor gaan bepalen. De M7 die nu instroomt bestaat uit stellen van vier rijtuigen. In het kop- en staarrijtuig zijn 20 fietsplaatsen. Er zijn ruim 600 M7-rijtuigen besteld. De motorrijtuigen kunnen ook gekoppeld worden aan M6-dubbeldekkers, die getrokken worden door locomotieven. De M7 gaat vooral de verouderde M4 en M5-treinen vervangen.

België kent geen spitsverbod voor fietsen, maar er worden in België nauwelijks fietsen vervoerd in de spitsuren. De NMBS adviseert op drukke spitsuren, vooral van Vlaanderen naar Brussel geen fietsen mee te nemen. Er mogen geen fietsen in- en uitgeladen worden op de krappe stations in de Brusselse Noord-Zuidtunnel. De stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid zijn echter niet ver weg. Ter informatie voor fietsers die hun tweewieler willen meenemen heeft de NMBS een speciale fiets-app: Bikeontrain. Deze app geeft de reiziger met fiets een gunstige reisroute. De fiets-app is positief ontvangen en wordt gemiddeld genomen 600 keer per dag geraadpleegd: [bikeontrain.belgiantrain.be](http://bikeontrain.belgiantrain.be)

Volgens de fietscoördinator van de NMBS Denis Brachet heeft het nieuwe beleid ten aanzien van fietsen in de trein niet geleid tot ergernissen onder andere reizigers: *“Wij geven door een duidelijk pictogram aan waar de fietsen in de trein geladen kunnen worden. De fietsplaatsen zijn ook duidelijk gemarkeerd in de trein. Bovendien zorgen we voor voldoende zitplaatsen.”* Ook vanuit het treinpersoneel worden geen problemen gemeld. De treinbegeleiders schakelen gemakkelijk over

naar de nieuwe situatie. Vanuit reizigersorganisaties komen eveneens geen klachten naar voren. De Belgische Fietsersbonden in Vlaanderen en Franstalig België zijn duidelijk tevreden.

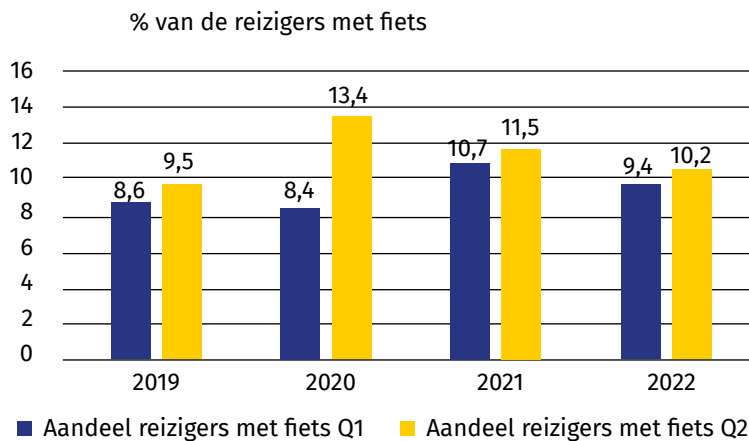
Over verdere plannen kan Denis Brchet nog geen mededelingen doen. *“Deze zijn we nog intern aan het bekijken. We gaan we meer aandacht besteden naar de toegankelijk van de perrons voor fietsen. Veel Belgische stations, ook grote stations als Kortrijk en Charleroi hebben geen liften. We denken nu aan tijdelijke oplossingen als fietsgootjes langs de trappen. Organisaties van visueel beperkten hebben daar bezwaar tegen geuit, maar wij zetten nu in op een gootje per trap.”*

Jaarlijks verkoopt de NMBS ongeveer 400.000 fietskaartjes. Een fietskaartje kost € 4,00 per enkele reis.

### Groot-Kopenhagen

De S-Tog rijdt in de agglomeratie Kopenhagen. Je kunt het systeem vergelijken met de S-Bahn in grote Duitse Steden. De S-Tog is onderdeel van de nationale Deense spoorwegmaatschappij DSB. De totale lengte van het net is 170 kilometer. In 2019 vervoerde de S-Tog 115 miljoen reizigers. 10,4 miljoen, ongeveer 9%, daarvan namen een fiets mee in de trein. In de winter nemen minder reizigers een fiets mee dan in de zomer. Het verschil is echter beperkt.

In onderstaande grafiek is het aandeel van reizigers met fiets gedurende de afgelopen jaren te zien. Door corona nam het absolute aantal reizigers sterk af. Procentueel steeg in die tijd het aantal reizigers met een fiets. Q1 zijn de eerste drie maanden van het jaar Q2 zijn de maanden van april tot en met september. Toen de grafiek beschikbaar kwam was Q2 in 2022 nog niet afgelopen:



In Denemarken werd in 2010 begonnen met het beleid om treinen van de S-Tog meer in te richten op het meenemen van fietsen in de trein. Fietskaartjes werden afgeschaft en het fietsvervoer werd gratis. Er kwamen meer fietsplaatsen en de aanduidingen aan de buitenkant en de binnenkant van de trein werden een stuk duidelijker. In het begin was dit een proef, maar na twee jaar werd dit permanent.

De S-Tog kent korte series van vier rijtuigen en lange series van acht rijtuigen. In de korte serie zijn 14 fietsplaatsen en in de lange serie zijn er 28 fietsplaatsen. In de spitsuren rijden gekoppelde stellen. Op de treinen staat heel duidelijk aangegeven waar de deuren voor de fietsen zijn. Ook de plaatsen in de trein zijn duidelijk. De fietsen worden geplaatst in klemmen. Naast de gratis fietskaartjes, mag de fiets ook mee in de spits. Volgens woordvoerder Karin Borberg heeft dit in al

die twaalf jaar niet geleid tot noemenswaardig conflicten tussen reizigers. *“We geven duidelijk aan waar de deuren voor de fietsen zijn. We leiden de stromen in goede banen. We zetten voldoende capaciteit in.”*

Uit onderzoek in juni 2022 bleek dat het merendeel van de reizigers met een fiets forens is: 72% is forens en 29% doet dit dagelijks/bijna dagelijks. Volgens Karin Borberg maakt het fietsen meenemen onlosmakelijk deel uit van de ontwikkeling van fietsstad Kopenhagen. *“De trein en de fiets is een ideale combinatie. De trein voor de langere afstanden en de fiets voor de aansluitende kortere ritten. Wij doen er alles aan om het onze reizigers met een fiets naar de zin te maken. We besteden ook aandacht aan een fietsende reiziger die de fiets niet meeneemt in de trein. Met voldoende stallingmogelijkheden bij de stations: ook bewaakte fietsenstallingen. We peilen voortdurend de wensen van onze reizigers met een fiets.”*

### **Nederland**

Ter afsluiting een voorbeeld uit eigen land: De Merwedelingelijn. Op deze lijn rijdt Qbuzz met stellen van twee rijtuigen. In deze vrij korte trein zijn 12 fietsplaatsen beschikbaar. De plaatsen zijn duidelijk zichtbaar vanaf het perron. In de trein zelf staan deze plaatsen duidelijk aangegeven met een fietspictogram en in grote letters de tekst: maximaal 12 fietsplaatsen. Op de vloer is door middel van stickers met lijnen een vak aangebracht.

Het vervoer van fietsen was tot 1 januari 2023 geheel gratis en er golden geen beperkingen tijdens de spitsuren. Per 1 januari 2023 is er iets veranderd. In de spits geldt nu een bedrag van € 5,00 voor de fiets. De reden hiervoor is dat teveel fietsende scholieren op weg naar school of van school naar huis, met fiets en al in de trein stapten als het begon te regenen of er sterke tegenwind stond. Stewards moesten dan optreden om te voorkomen dat er teveel fietsen de trein ingingen. Dit kostte tijd en kon zorgen voor vertraging. Vertraging is vervelend op een enkel spoor, want dit houdt in dat ook de trein vanaf de andere richting vertraging krijgt. Voor de rest worden geen problemen gemeld met fietsen.



Dit rapport is een uitgave van:

**Fietsersbond**

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

030 - 291 81 71

[info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)

Dit rapport is gebaseerd op een onderzoek van Bert Sitters naar mogelijke uitbreiding van het aantal fietsplaatsen in de treinen van de NS.

Utrecht, februari 2023

Onderzoek en tekst: Bert Sitters

Begeleiding en eindredactie: Wim Bot  
en Marloes Mol, Fietsersbond

Met advies van: Frank Visser (Rover)

Fotografie: DigiDaan, Kees Swart  
en Bert Sitters

Vormgeving: Akimoto