

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 juni 2017

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot het uitwerken van pakjesvervoer
via passagierstreinen**

(ingediend door de heer David Geerts
en mevrouw Karin Temmerman)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 juin 2017

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à développer le transport de
colis par trains de voyageurs**

(déposée par M. David Geerts
et Mme Karin Temmerman)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Files: kosten voor mens en milieu

De jaarlijkse filebarometer van Touring Mobilis registreerde vorig jaar 1383,1 uur of 57,6 dagen met meer dan honderd kilometer file. Dat is tien procent meer dan in het vorige recordjaar 2015. Gemiddeld stonden de Belgen in 2016 21 uur in de file, blijkt uit de jaarlijkse Traffic Scorecard van Inrix. Daarmee staat ons land op de veertiende plaats in de Europese ranking van fileleed. De structurele files staan ook meer verspreid. We staan niet alleen stil rond Brussel en Antwerpen, maar onder meer ook aan het knooppunt in Lummen, rond Gent en op de E17 tussen Waregem en Lokeren. Onze files kosten jaarlijks 2 % van het bbp of dus zo'n 8 miljard euro (cijfers VBO via OESO) en volgens een recente studie van de Universiteit Gent zo'n 300 miljoen euro per dag! De goede werking van de arbeidsmarkt en de vlotte toegang tot het ruime dienstenaanbod wordt gehinderd door de congestieproblematiek. Zestig procent van de bedrijven in Brussel ziet het mobiliteitsprobleem als een reden om Brussel te verlaten.

De files hebben een enorme impact op ons milieu en onze gezondheid. Een auto stoot tijdens de spits tot 28 keer meer CO₂ uit dan een trein. Ellenlange files zijn dan ook nefast voor de aanpak van de klimaatverandering. Het is al lang 5 over 12 en enkel met een doortastend en ambitieus beleid zullen we in staat zijn om het klimaatakkoord dat eind november 2015 in Parijs werd gesloten op de Klimaatconferentie COP21 ook echt tot een goed einde te brengen. Bovendien zijn al die wagens op de weg ook nefast voor onze gezondheid, de luchtvervuiling en specifiek het aandeel fijn stof in de lucht zorgt ervoor dat België één van de regio's is in Europa met de slechtste luchtkwaliteit, elk uur sterft er een Belg vroegtijdig als gevolg van luchtvervuiling.

De impact van e-commerce op onze mobiliteit

Hoe het komt dat we met zijn allen in de file staan is zeer eenvoudig te verklaren. We rijden met meer en we rijden ook meer kilometers (onderzoek Transport & Mobility Leuven). Opvallend hier is dat bestelwagens zorgen voor de sterkste stijging, met net geen

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les embouteillages: un coût humain et environnemental

Le baromètre annuel des embouteillages de Touring Mobilis a enregistré l'année passée 1 383,1 heures ou 57,6 jours d'embouteillages de plus de cent kilomètres, soit une augmentation de 10 % par rapport à 2015, qui était déjà une année record. Il ressort du *Traffic Scorecard* annuel d'Inrix qu'en 2016, les Belges ont passé en moyenne 21 heures dans les embouteillages, ce qui place notre pays en quatorzième position de la liste des pays européens les plus embouteillés. Les files structurelles se présentent par ailleurs à un plus grand nombre d'endroits. Ça coïncide non seulement autour de Bruxelles et d'Anvers, mais aussi, entre autres, à la jonction de Lummen, autour de Gand et sur l'E17 Waregem-Lokeren. Les embouteillages coûtent chaque année 2 % du PIB, soit environ 8 milliards d'euros (chiffres de la FEB via l'OCDE) et, d'après une étude récente de l'*Université Gent*, environ 300 millions d'euros par jour! Le bon fonctionnement du marché du travail et l'accès à la large gamme de services proposés sont entravés par les problèmes de congestion routière. Soixante pour cent des entreprises situées à Bruxelles considèrent que le problème de mobilité pourrait être une raison de quitter la capitale.

Les embouteillages ont un impact considérable sur notre environnement et sur notre santé. Aux heures de pointe, une voiture émet jusqu'à 28 fois plus de CO₂ qu'un train. Les files interminables sont donc néfastes pour la lutte contre le changement climatique. Il est plus que temps d'intervenir. Seule une politique énergétique et ambitieuse nous permettra de mettre véritablement en œuvre l'accord climatique conclu fin novembre 2015 à Paris dans le cadre de la Conférence sur le climat COP21. De plus, la présence de toutes ces voitures sur la route nuit à notre santé. La pollution atmosphérique – en particulier la proportion de particules fines présentes dans l'air – fait de la Belgique l'une des régions européennes les moins bien classées en termes de qualité de l'air. Chaque heure, un Belge meurt prématurément des suites de la pollution atmosphérique.

L'impact du e-commerce sur notre mobilité

Il est très facile d'expliquer pourquoi nous nous retrouvons tous dans les files. Nous sommes plus nombreux à rouler et nous roulons aussi plus de kilomètres (étude Transport & Mobility Louvain). On notera ici que les camionnettes enregistrent la progression la

verdrievoudiging in een kleine kwarteeuw, terwijl vrachtwagens (+50 %) en personenwagens (+25 %) bescheidenere groeipercentages laten optekenen. In België zijn er 700 000 bestelwagens ingeschreven. Terwijl er in 2014 nog 141 740 bestelwagens werden ingeschreven bij de DIV (Dienst Inschrijving Voertuigen), waren dat er in 2016 al 160 522¹. Hier zijn de bestelwagens van Post NL en Hello Fresh bijvoorbeeld nog niet bij gerekend omdat zij niet zijn geregistreerd in ons land. Men spreekt langzamerhand over een *camionettisering* van ons straatbeeld.²

Bovendien neemt de behoefte aan goederen- en personenvervoer voortdurend toe. De projectie van het Federaal Planbureau verwacht bij ongewijzigd beleid voor de periode 2008-2030 een stijging van het aantal reizigerskilometers in het personenvervoer met 20 % en een toename van het aantal tonkilometers in het goederenvervoer met maar liefst 68 %. De weg- en spoorinfrastructuur is nu reeds op veel plaatsen verzadigd en zal onder de huidige omstandigheden de verwachte mobiliteitsgroei niet kunnen opvangen. Een *modal shift* van voertuigen naar spoor, water of fiets is meer dan ooit nodig.

Wat we vroeger zelf gingen halen in de winkel, bestellen we nu online vanop het bankstel en we laten het brengen door, rode, witte en oranje bestelwagentjes, de zogenaamde e-commerce. In 2016 bestelden we met zijn allen voor 9,1 miljard euro producten online of bijna 1 op 10 van de uitgaven aan producten. Waar België vooreerst achterop hinkte, lijkt het nu zijn achterstand in te halen met maar liefst een groei van 13,4 % in België tegenover Frankrijk (+9,4 procent), Duitsland (+10,5 procent), Nederland (+11,8 procent) en Groot-Brittannië (+10,1 procent). Bovendien verwacht men in België nog een groeipotentieel van 48,3 %.³

E-commerce werd vooreerst gezien als een zege voor het milieu en de verkeersdruk en dit klinkt logisch als tien mensen apart naar de winkel rijden in plaats van een busje dat deze 10 mensen kan bedienen. Er werd echter onvoldoende nagedacht over het feit dat mensen ook eerst wel eens gaan kijken in de winkel naar het product en pas later beslissen of ze het zullen aankopen, het

plus sensible avec pratiquement un triplement de leur parc en un petit quart de siècle, tandis que les camions (+50 %) et les voitures de tourisme (+25 %) montrent des pourcentages de croissance plus modestes. Il y a actuellement 700 000 camionnettes enregistrées en Belgique. Alors qu'en 2014, 141 740 camionnettes étaient immatriculées à la DIV (Direction de l'immatriculation des véhicules), ce chiffre est passé à 160 522 en 2016¹. Et encore, il ne comprend pas les camionnettes de Post NL et de Hello Fresh, par exemple, parce qu'elles ne sont pas enregistrées dans notre pays. On se dirige lentement vers une "camionnettisation" de nos routes.²

En outre, les besoins en transport de personnes et de marchandises augmentent constamment. La projection du Bureau fédéral du Plan prévoit, à politique inchangée, pour la période 2008-2030 une augmentation de 20 % du nombre de kilomètres-voyageurs dans le transport des personnes et une augmentation de pas moins de 68 % du nombre de tonne-kilomètres dans le transport des marchandises. Les infrastructures routière et ferroviaire sont déjà saturées en de nombreux endroits et ne pourront, dans les circonstances actuelles, absorber la croissance de mobilité attendue. Un *modal shift* des véhicules vers le rail, l'eau ou la bicyclette est plus que jamais nécessaire.

Ce que nous allions précédemment chercher nous-mêmes au magasin, nous le commandons aujourd'hui en ligne depuis notre divan et nous le faisons livrer par des camionnettes rouges, blanches et orange, l'e-commerce. En 2016, nous avons globalement commandé en ligne des produits pour un montant de 9,1 milliards d'euros, soit près de 10 % des dépenses en produits. Alors qu'au départ, elle était en queue de peloton, la Belgique, avec une croissance de 13,4 %, semble aujourd'hui résorber son retard par rapport à la France (+9,4 %), l'Allemagne (+10,5 %), les Pays-Bas (+11,8 %) et la Grande-Bretagne (+10,1 %). De surcroît, on estime qu'il y a encore en Belgique un potentiel de croissance de 48,3 %.³

Dans un premier temps, le commerce électronique a été considéré comme une bénédiction pour l'environnement et les problèmes de congestion du réseau routier, ce qui semble logique quand on pense à dix personnes prenant chacune leur voiture pour se rendre dans un magasin alors qu'un seul minibus pourrait leur amener leur commande. On n'a toutefois pas suffisamment

¹ Antwoord van minister van Mobiliteit Bellot op een schriftelijke vraag van kamerlid David Geerts <http://www.dekamer.be/doc/CCRI/pdf/54/lic586.pdf>.

² De Camionettisering in onze maatschappij. http://www.madeinantwerpen.be/nieuws/de-camionettisering-van-onze-maatschappij/?utm_source=MIA&utm_medium=nieuwsbrief&utm_campaign=daily.

³ Cijfers Be Commerce.

¹ Réponse du ministre de la Mobilité, M. Bellot, à une question écrite du député David Geerts <http://www.dekamer.be/doc/CCRI/pdf/54/lic586.pdf>.

² De Camionettisering in onze maatschappij. http://www.madeinantwerpen.be/nieuws/de-camionettisering-van-onze-maatschappij/?utm_source=MIA&utm_medium=nieuwsbrief&utm_campaign=daily.

³ Chiffres Be Commerce.

zogenaamde *pleasure shopping*. Hierdoor verdubbelen dus de mobiliteitshandelingen.

Ook willen we onze bestellingen zo snel mogelijk laten leveren waar we maar willen (thuis, op het werk, afhaalpunt of afhaalautomaat) zonder dat we hiervoor extra willen betalen. Daarenboven is het retourverzenden van pakketjes zo gemakkelijk geworden dat mensen bijvoorbeeld een aantal kledingstukken bestellen om er daarna dan een deel “gratis” terug te sturen. Bovendien zijn de bestelbusjes maar voor 38 % gevuld omdat er na het leveren meestal leeg wordt teruggedreden. De oorzaak hiervan is de bitse concurrentiestrijd tussen de verschillende bezorgbedrijven die almaar sneller een bestelling leveren en de consument die hierin wordt verwend en dus steeds veeleisender wordt. De maatschappij draagt de kosten van vervuiling en congestie. In stedelijke omgevingen maakt stedelijk goederenvervoer ongeveer 10 tot 15 % uit van het totale aantal gemotoriseerde verkeer, maar het is wel verantwoordelijk voor 25 % van de CO₂ uitstoot, en 30 tot 50 % van de stikstofdioxide en fijn stof. Dat blijkt uit een rapport van het Europees onderzoeksinstituut voor Transport, ERTRAC, uit 2015. Bovendien nemen niet alle bedrijven het zo nauw met de arbeidsvoorwaarden waardoor er oneerlijke concurrentie ontstaat en werknemers die, als schijnzelfstandigen, niet goed zijn beschermd.

Naar een duurzame e-commerce per passagiers-trein: Cargo Hitching

De stad Gent is op 3 april 2017 gestart met een circulatieplan dat verkeer uit de binnenstad weert. Op 29 juni 2015 breidde Brussel de voetgangerszone in het centrum sterk uit. Sinds 1 februari 2017 heeft de Antwerpse binnenstad en een deel van de wijk Linkeroever een lage-emissiezone (LEZ). Op 1 januari 2018 zal ook Brussel een LEZ invoeren. Steeds meer stadskernen worden autoluw. Toch moeten goederen ook makkelijk in de stadskernen geraken. In tal van Belgische steden, Brussel, Antwerpen, Gent, Leuven, Mechelen, Bergen en Namen bestaan er al talloze initiatieven waarbij kleine pakketjes, maar ook maaltijden worden geleverd per fiets: Cargo Velo, Bubble Post, Citydepot, Parcify, De Fietskoerier, Pakfiets, Ecopostale, Fastbike delivery, vi-tes, Coursier Wallon om er maar enkele te noemen. Om dan onze postbodes, de fietskoeriers avant la lettre niet te vergeten!

réfléchi au fait que les gens aiment souvent d’abord voir le produit en magasin avant de se décider, un phénomène appelé “*pleasure shopping*”. Cette pratique entraîne en définitive un doublement des déplacements.

Nous souhaitons en outre nous faire livrer nos commandes le plus rapidement possible, à l’endroit le plus commode (à la maison, sur le lieu de travail, dans un point d’enlèvement ou via un distributeur automatique) et sans supplément de prix. De plus, le renvoi de colis à l’expéditeur est devenu si simple que, par exemple, certaines personnes commandent plusieurs vêtements dans l’idée d’en renvoyer une partie “gratuitement” plus tard. Par ailleurs, les camionnettes des livreurs ne sont remplies qu’à 38 %, dès lors qu’après la livraison, elles rentrent généralement vides au dépôt. Cette évolution est due à la concurrence acharnée que se livrent les différentes sociétés de livraison de colis dans le but de raccourcir toujours plus les délais de livraison, ainsi qu’au consommateur lui-même qui, gâté, devient de plus en plus exigeant, tandis la société supporte les coûts de la pollution et de la congestion. Selon un rapport de l’institut européen de recherche ERTRAC de 2015, en zone urbaine, le transport de marchandises représente environ 10 à 15 % de la circulation motorisée totale, mais est responsable de 25 % des émissions de CO₂ et de 30 à 50 % des émissions de dioxyde d’azote et de particules fines. De plus, toutes les entreprises ne respectent pas scrupuleusement les conditions de travail, si bien que le secteur a vu naître une concurrence déloyale, avec de faux indépendants, qui ne sont pas bien protégés.

Vers un commerce électronique durable par train de voyageurs: Cargo Hitching

Le 3 avril 2017, la Ville de Gand a lancé un plan de circulation qui détourne la circulation routière du centre-ville. Le 29 juin 2015, Bruxelles a sensiblement augmenté la superficie du piétonnier du centre-ville. Depuis le 1^{er} février 2017, Anvers s’est dotée d’une zone à faibles émissions qui couvre le centre et une partie du quartier *Linkeroever*. Une telle zone à faibles émissions sera également créée à Bruxelles à partir du 1^{er} janvier 2018. De plus en plus de centres urbains imposent une circulation limitée. Les marchandises doivent cependant pouvoir continuer à être aisément acheminées jusque dans ces centres. C’est pourquoi il existe dans de nombreuses villes belges (Bruxelles, Anvers, Gand, Louvain, Malines, Mons et Namur), d’innombrables initiatives de livraison de petits colis, mais également de repas, par bicyclette: Cargo Velo, Bubble Post, Citydepot, Parcify, De Fietskoerier, Pakfiets, Ecopostale, Fastbike delivery, vi-tes, et Coursier Wallon, pour n’en nommer que quelques-unes. Sans oublier nos facteurs, qui sont les précurseurs de ces coursiers à vélo!

Deze initiatieven blijven bescheiden en zijn beperkt tot leveringen binnen de betrokken steden maar dit alles kan wel met elkaar worden verbonden met ons spoorwegenetwerk, waardoor *same day deliveries* mogelijk worden in België. In Zwitserland bestaat er een systeem waarbij fietskoeriers een pakje ophalen en dit dan op de trein zetten. Bij aankomst komt een andere fietskoerier het pakketje ophalen. Het systeem bestaat voor *one day deliveries*, dit zijn bestellingen die dezelfde dag nog aan huis of aan een afhaalpunt worden geleverd, en hierbij wordt gebruik gemaakt van passagierstreinen. Het gaat om een kleine hoeveelheid pakjes die kunnen worden opgeslagen op de trein. Om het hele mechanisme in goede banen te leiden wordt er gebruik gemaakt van een app. De treinen rijden sowieso al, dus er is geen extra transport voor nodig, ook zijn de kosten minimaal, men vraagt enkel aan de treinbegeleider om de pakjes in ontvangst te nemen en deze aan de eindhalte te overhandigen aan het personeel dat de NMBS ter beschikking stelt alwaar de fietskoerier de pakjes kan ophalen. Het gebruik van gestandaardiseerde dozen die op de fietsen kunnen worden geklikt kan het proces alleen maar vergemakkelijken. Recentelijk kunnen externen bovendien de public data van de NMBS gebruiken waardoor het uitwerken van een applicatie om dit te managen makkelijker zou kunnen verlopen.⁴

In België zou men dit scenario kunnen onderzoeken op trajecten die de steden Brussel, Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik met elkaar verbinden. De NMBS vraagt een vergoeding voor het gebruik van zijn materieel en de opslagruimtes, eventueel voor de ontwikkeling van micromagazijnen. Het idee is trouwens niet nieuw, in de tachtiger en negentiger jaren van de vorige eeuw werden de postsorteercentra van deze steden met elkaar verbonden door de spoorwegen, het zogenaamde IJzeren Kruis. Ook werd er toen nog brievenpost meegegeven op passagierstreinen. De keuze om hiervan af te stappen was toen gerechtvaardigd, maar de technologische mogelijkheden en de uitdagingen van vandaag staan de indianers toe om hier terug over te reflecteren.

De combinatie van passagiersvervoer met vrachtvervoer, wordt ook wel *cargo hitching* genoemd⁵. Hoewel wij het hier enkel hebben over kleine hoeveelheden pakjes die per fietskoerier kunnen worden verplaatst kunnen we het in deze ook *package hitching* noemen. Het idee erachter is eenvoudig. E-commerce is een feit en het is niet meer weg te denken uit onze maatschappij. We kunnen doemscenario's bedenken over stijgende congestie, slechte arbeidsvoorwaarden en

Ces initiatives restent modestes et se limitent à des livraisons dans les villes précitées. Cependant, le réseau ferroviaire pourrait toutes les relier, ce qui permettrait ainsi de livrer les colis le jour même de leur commande en Belgique. En Suisse, il existe un service de coursiers à vélo qui se chargent d'enlever les colis et de les déposer dans une gare afin qu'ils soient acheminés par le rail. Un autre coursier à vélo les réceptionnent ensuite à leur arrivée. Ce système est conçu pour les colis qui doivent être livrés à domicile ou à un point d'enlèvement le jour même de leur commande et repose, pour ce faire, sur l'utilisation de trains de voyageurs. Il s'agit d'un nombre restreint de colis pouvant être entreposés dans un train. Une application assure le bon fonctionnement de l'ensemble de ce système. Étant donné que les trains circulent de toute manière, ce système ne nécessite pas l'utilisation d'autres moyens de transport. Par ailleurs, son coût est faible puisque, à destination, il est simplement demandé à l'accompagnateur de train de réceptionner les colis et de les transmettre au personnel que la SNCB met à disposition, personnel qui les place ensuite dans un local où les coursiers à vélo peuvent les retirer. L'utilisation de boîtes standardisées pouvant être installées sur les vélos facilitera encore davantage le transport. Par ailleurs, des personnes externes peuvent depuis peu utiliser les données publiques de la SNCB, ce qui permettrait d'élaborer plus facilement une application pour gérer l'ensemble du système.⁴

En Belgique, ce système pourrait être expérimenté sur les lignes reliant les villes de Bruxelles, d'Anvers, de Gand, de Charleroi et de Liège. La SNCB demanderait une redevance pour l'utilisation de son matériel, de ses espaces de stockage et éventuellement pour la création de mini-magasins. L'idée n'est d'ailleurs pas neuve. Dans les années 1980 et 1990, un réseau de lignes reliait les centres de tri postal des villes précitées, que l'on appelait alors la Croix de fer. À l'époque, les trains de passagers transportaient encore du courrier. La décision de mettre fin à ce système était autrefois justifiée, mais les possibilités technologiques et les défis modernes nous amènent à reconsidérer cette option.

La combinaison du transport de passagers et du transport de marchandises est également appelée le "*cargo hitching*"⁵ (arrimage de fret). Même si, en l'occurrence, notre proposition ne porte que sur un petit nombre de colis pouvant être transportés par des coursiers à vélo, nous proposons d'utiliser les mots "*package hitching*" (arrimage de colis) pour désigner ce système. L'idée est simple. Le commerce électronique est un fait acquis, dans notre société, et il n'est

⁴ <http://www.belgianrail.be/nl/klantendienst/faq/public-data.aspx>.

⁵ <https://cargohitching.wordpress.com/>.

⁴ <http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/faq/public-data.aspx>.

⁵ <https://cargohitching.wordpress.com/>.

klimaatproblematiek of we kunnen e-commerce ook beschouwen als een opportuniteit, door het creëren van duurzame en klimaatneutrale e-commerce die is ingebed in ons densespoorwegnetwerk dat we toch wel bezitten in België. Bovendien kunnen fietskoeriers, in samenwerking met de NMBS, zich onderscheiden doordat ze belang hechten aan duurzaam transport en duurzame arbeidsvoorwaarden.

Het idee oogst fris en het heeft heel wat potentie, maar er schuilen mogelijk ook gevaren in: het mag in geen geval een negatieve impact hebben op de stiptheid van het treinverkeer. Reizigers zullen altijd voorrang hebben op pakjes. Ook moeten we aandacht hebben voor het veiligheidsaspect dat dit met zich meebrengt.

David GEERTS (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)

pas envisageable de revenir en arrière. Nous pouvons imaginer le pire, s'agissant de l'engorgement croissant, de la détérioration des conditions de travail et des problèmes climatiques, ou nous pouvons considérer le commerce électronique comme une opportunité en œuvrant en faveur d'un commerce électronique durable et climatiquement neutre intégré dans le réseau ferroviaire dense de la Belgique. Par ailleurs, les coursiers à vélo peuvent se distinguer, en collaboration avec la SNCB, en attachant de l'importance au transport et aux conditions de travail durables.

Il s'agit d'une idée novatrice qui a un potentiel énorme mais qui pourrait aussi présenter des risques: le système proposé ne peut, en aucun cas, nuire à la ponctualité des trains. Les voyageurs auront toujours la priorité sur les colis et il conviendra également de tenir compte de la question de la sécurité dans ce domaine.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

GELET OP:

A. de steeds langer wordende files die enorme gevolgen hebben voor onze gezondheid, onze economie en ons leefmilieu;

B. de stijgende tendens van bestelwagentjes op onze wegen en hun impact op de luchtkwaliteit wat CO₂, fijn stof en stikstofdioxide betreft;

C. het feit dat steden meer en meer kiezen voor autoluwe stadskernen en lage- emissiezones;

D. het feit dat de e-commerce in België één van de sterkste stijgers is in Europa met een stijging van 13,4 % in 2016, met een groeipotentieel van 48,3 %;

E. het feit dat e-commerce een zware impact heeft op onze mobiliteit en dat wij op zoek moeten gaan naar duurzamere manieren van pakjestransport;

F. het opkomend succes van fietskoeriers in verschillende steden in België;

G. het feit dat België één van de dichtste spoorweg-netwerken ter wereld heeft met maar liefst 3 595 km spoor en dat er dagelijks 3500 treinen rijden;

H. het feit dat de public data van NMBS werden opengesteld, waardoor er mogelijkheden ontstaan om het concept “pakjesvervoer per passagierstrein” via een applicatie te vergemakkelijken;

I. het feit dat er in Zwitserland een succesvol systeem bestaat van pakjesvervoer per passagierstrein;

J. het feit dat we moeten blijven waken over de stiptheid van de treinen en dat passagiers altijd voor zullen gaan op goederen;

K. het feit dat de veiligheid op de treinen ten allen tijde moet gegarandeerd zijn;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les embouteillages qui ne cessent d'empirer et qui ont d'énormes conséquences sur notre santé, notre économie et notre environnement;

B. vu la présence croissante des camionnettes sur nos routes et leur impact sur la qualité de l'air en ce qui concerne le CO₂, les particules fines et le dioxyde d'azote;

C. considérant que les villes optent de plus en plus pour des centres urbains “à circulation limitée” et pour des zones à faibles émissions;

D. considérant que la Belgique est le pays européen où l'e-commerce connaît une des plus fortes progressions avec une hausse de 13,4 % en 2016 et un potentiel de croissance de 48,3 %;

E. considérant que l'e-commerce a un impact considérable sur notre mobilité et que nous devons rechercher des moyens plus durables de transporter les colis;

F. vu le succès croissant des coursiers à vélo dans différentes villes en Belgique;

G. considérant que la Belgique dispose d'un des réseaux ferroviaires les plus denses au monde, avec pas moins de 3 595 km de voies ferrées, et que 3500 trains y circulent quotidiennement;

H. considérant que les données publiques de la SNCB ont été rendues accessibles, ce qui fait apparaître des possibilités de faciliter le concept du “transport de colis par train de passagers” par le biais d'une application;

I. considérant qu'il existe, en Suisse, un système éprouvé de transport de colis par train de passagers;

J. considérant que nous devons continuer à veiller à la ponctualité des trains et que les passagers seront toujours prioritaires par rapport aux marchandises;

K. considérant que la sécurité dans les trains doit être garantie à tout moment;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het concept van pakjesvervoer op passagierstreinen te onderzoeken naar haalbaarheid, kostprijs, wenselijkheid en nut; in een eerste fase tussen de grootste steden in ons land: Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Gent, in nauwe samenwerking met de NMBS;

2. bij positief effect van de haalbaarheidsstudie een proefproject op te zetten op een potentiële lijn.

13 juni 2017

David GEERTS (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'analyser la faisabilité, le coût, l'opportunité et l'utilité du concept de transport de colis par trains de voyageurs, dans une première phase entre les grandes villes de notre pays: Bruxelles, Anvers, Liège, Charleroi et Gand, en étroite collaboration avec la SNCB;

2. de développer, en cas de résultat positif de l'étude de faisabilité, un projet-pilote sur une ligne potentielle.

13 juin 2017