

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 januari 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**voor het stimuleren van de combinatie fiets
en trein**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 janvier 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la promotion de la combinaison
bicyclette et train**

(déposée par M. Jef Van den Bergh et consorts)

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-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

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,

Omdat “Koning Auto” zijn limieten heeft bereikt, willen de indieners inzetten op een duurzame ketenmobiliteit. De combinatie fiets en trein biedt in veel gevallen een alternatief voor de auto. Een nadeel van het openbaar vervoer is immers dat de trein- of bushalte zelden de eindbestemming is van de reis. Voor en na de rit met het openbaar vervoer is er nog een “*first mile*” en “*last mile*” tot de werkelijke bestemming. De indieners willen daarom de combinatie trein en fiets versterken zodat het een sterker alternatief wordt voor de auto.

Uit een parlementaire vraag¹ blijkt dat 38 % van de Belgen te voet naar het station gaat, 25 % met de auto, 20 % met het openbaar vervoer en slechts 14,5 % met de fiets. Volgens de indieners is het potentieel van de fiets voor het voor- en natransport veel groter dan dat. De opkomst van de elektrische fiets zorgt er bovendien voor dat de fiets ook een volwaardig vervoermiddel is geworden voor reizigers die iets verder van het station wonen.

In het regeerakkoord benadrukt de federale regering dat co-modaliteit het uitgangspunt is voor het beleid rond duurzame mobiliteit. Door de verschillende manieren van verplaatsing op elkaar af te stemmen wil de regering inzetten op ketenmobiliteit. Het versterken van de combinatie trein en fiets past perfect binnen dit idee en wordt dan ook expliciet vermeld in het regeerakkoord: “*De fiets zal afdoende aandacht krijgen in het multimodaal vervoer. Trein en fiets moeten meer samen kunnen gaan.*”² De indieners willen dat uitgangspunt versterken en concreet vorm geven. Het beheerscontract waarover de regering moet onderhandelen met de NMBS en Infrabel moet de klijtlijnen bevatten voor het gecombineerd trein-fietsbeleid voor de komende jaren en moet alle aspecten ervan omvatten.

Een beleid waarbij fiets en trein meer moeten samengaan begint bij de ontwikkeling van de stationsomgeving. Een veilige en vlotte bereikbaarheid van de stations met de fiets is de eerste stap om mensen te stimuleren om met de fiets naar het station te komen. Fiets-o-strades (fietsssnelwegen), comfortabele fietspaden en

¹ Vraag nr. 520 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 12 juni 2015 (N.) aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen: De vervoermodi van het voortraject van NMBS-reizigers.

² http://www.premier.be/sites/default/files/articles/Accord_de_gouvernement_-_Regeerakkoord.pdf.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le “tout à l’auto” ayant atteint ses limites, nous entendons miser sur une mobilité en chaîne durable. Dans de nombreux cas, la combinaison bicyclette et train offre une alternative à la voiture. Que l’arrêt de train ou de bus constitue rarement la destination finale du voyage est en effet un inconvénient du transport public. Il y a toujours les premiers kilomètres en amont et les derniers kilomètres en aval du trajet en transport public pour arriver véritablement à destination. Aussi souhaitons-nous renforcer la combinaison bicyclette et train afin qu’elle devienne une alternative plus convaincante à l’automobile.

Il ressort d’une question parlementaire¹ que 38 % des Belges se rendent à pied à la gare, 25 % en voiture, 20 % en transport public et 14,5 % seulement à bicyclette. Nous estimons que la bicyclette a un potentiel nettement supérieur pour les déplacements à effectuer en amont et en aval du trajet en train. En outre, l’apparition de la bicyclette électrique fait que le vélo est devenu un moyen de transport à part entière pour le voyageur qui habite plus loin de la gare.

Dans l’accord de gouvernement, le gouvernement fédéral souligne que la co-modalité est le point de départ de la politique en matière de mobilité durable. Le gouvernement mise sur la mobilité en chaîne en veillant à la synchronisation des différents modes de déplacement. S’inscrivant parfaitement dans cette idée, la combinaison bicyclette et train est explicitement citée dans l’accord de gouvernement: “*L’intégration du vélo dans le transport multimodal recevra une attention particulière. Le train et le vélo doivent se compléter davantage.*”² Nous souhaitons renforcer et concrétiser ce principe. Le contrat de gestion que le gouvernement doit négocier avec la SNCB et Infrabel doit contenir les lignes directrices de la politique de combinaison train et bicyclette et en définir l’ensemble des aspects.

Une politique visant à combiner la bicyclette et le train commence par le développement des environs des gares. Une première étape en vue d’encourager les voyageurs à se rendre à la gare à bicyclette consiste à rendre l’accessibilité des gares sûre et aisée pour les vélos. Les cyclostrades (autoroutes pour vélos), les

¹ Question n° 520 de Monsieur le député Bert Wollants du 12 juin 2015 (N.) à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges: Les modes de transport utilisés par les voyageurs de la SNCB pour leur pré-trajet.

² http://www.premier.be/sites/default/files/articles/Accord_de_gouvernement_-_Regeerakkoord.pdf.

fietsroutenetwerken langs spoorlijnen kunnen hierin een rol spelen en moeten ten volle worden ontwikkeld. Het voorstel van resolutie voor het verbeteren van de fietsverbindingen van en naar stations concretiseert deze visie.³

Aan het station moet de treinreiziger de fiets in ideale omstandigheden kunnen achterlaten. Veilige, nette, overdekte, verlichte en voldoende grote fietsenstallingen zijn een must. Door de opkomst van duurdere elektrische fietsen en bakfietsen is er extra aandacht nodig voor de beveiliging van de fietsenstallingen. Bovendien vragen wij voldoende ruimte en aangepaste fietsenrekken voor nieuwe fietsmodellen zoals bakfietsen. Ook een weesfietsenbeleid mag niet ontbreken. Achtergelaten fietsen zorgen voor een onnette fietsenstalling en nemen de plaatsen in van fietsen die wel worden gebruikt. De indieners vragen daarom een specifiek plan met betrekking tot fietsenstallingen en bijkomende investeringen in fietsenstallingen.

Tussen 2000 en 2010 is het aantal treinreizigers met 54 procent toegenomen. Volgens prognoses van het Federale Planbureau zal het aantal treinreizigers met tenminste 1,5 % blijven groeien tijdens de komende decennia⁴. Als al die extra reizigers met de auto naar het station zouden gaan, dan zou het aantal autoparkeerplaatsen in stationsomgevingen drastisch moeten worden opgetrokken. Als we de reiziger kunnen overtuigen om naar het station te fietsen, worden parkeerplaatsen goedkoper en kunnen we ze aanleggen met minder ruimte. Autoparkeerplaatsen zijn immers veel duurder in aanleg en nemen meer ruimte in beslag. Op de plaats van één wagen kunnen gemakkelijk 6 fietsen staan. Een visie op langere termijn met doelstellingen is hier noodzakelijk.

Indien de reiziger zijn fiets wil meenemen op de trein is dat mogelijk. Vouwfietsen kunnen gratis mee, voor een gewone fiets betaal je 5 euro per rit of 8 euro per dag. De taak van de NMBS is in de eerste plaats reizigersvervoer, zeker tijdens de spitsuren. Toch is er nog een groot potentieel aan reizigers dat in het weekend op uitstap gaat en de fiets wil meenemen. Vandaag is dat echter aanzienlijk duurder, waardoor reizigers sneller geneigd zijn om naar de wagen met fietsenrek te grijpen. Wij zijn ervan overtuigd dat het beleid het aantrekkelijker moet maken om tijdens daluren en in het weekend de fiets mee te nemen op de trein. Ook

pistes cyclables confortables et les réseaux de pistes cyclables le long des voies ferrées peuvent jouer un rôle à cet égard et doivent être pleinement développés. La proposition de résolution relative à l'amélioration des pistes cyclables d'accès aux gares concrétise cette vision.³

Le voyageur doit pouvoir laisser son vélo à la gare dans des conditions idéales. Il est indispensable que les parkings pour vélos soient sûrs, propres, couverts, éclairés et suffisamment grands. La sécurisation des parkings pour vélos doit faire l'objet d'une attention particulière en raison de l'apparition de vélos électriques et de vélos triporteurs plus onéreux. Nous demandons en outre des emplacements suffisants et des porte-vélos adaptés pour les nouveaux modèles de vélos tels que les vélos triporteurs. Il faut en outre songer à une politique en matière de vélos abandonnés. Ceux-ci font désordre dans les parkings pour vélos et prennent la place de vélos qui sont effectivement utilisés. Nous demandons dès lors un plan spécifique et des investissements complémentaires pour les parkings pour vélos.

De 2000 à 2010, le nombre de voyageurs ferroviaires a crû de 54 %. Selon les prévisions du Bureau fédéral du plan, ce nombre continuera à croître de 1,5 % au moins au cours des prochaines décennies.⁴ Si tous ces nouveaux voyageurs se rendaient à la gare en voiture, il faudrait une augmentation drastique du nombre d'emplacements de parking dans les environs des gares. Si nous parvenions à convaincre le voyageur de se rendre à la gare à bicyclette, les places de parking deviendraient moins chères et nécessiteraient moins d'espace. Les places de stationnement pour voitures sont effet nettement plus onéreuses à aménager et occupent plus d'espace. On peut aisément déposer six vélos sur l'emplacement d'une voiture. Une vision à long terme assortie d'objectifs est indispensable en la matière.

Si le voyageur le souhaite, il lui est possible d'emmener sa bicyclette dans le train. Les vélos pliables voyagent gratuitement, alors que pour un vélo ordinaire, le coût est de 5 euros par voyage ou de 8 euros par jour. La mission de la SNCB consiste avant tout à transporter des voyageurs, en particulier aux heures de pointe. Il existe néanmoins un grand potentiel de voyageurs qui partent en excursion le week-end et souhaitent emmener leur bicyclette. À l'heure actuelle, compte tenu du coût considérablement plus élevé, les voyageurs sont enclins à se tourner vers la voiture équipée d'un porte-vélo. Nous sommes convaincus qu'il faut développer une

³ Voorstel van resolutie nr. 54K1253 van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

⁴ <http://www.belgianrail.be/nl/corporate/publicaties/~media/6E415DEA4D0C40848BAD59D40D55AE1F.pdf>.

³ Proposition de résolution n° 54 1253 de Mme Sabine Lahaye-Battheu.

⁴ <http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Publications/~media/827DDB5332AA47A6829428DDE4FFF3FF.pdf>.

bij bestellingen van nieuw treinmaterieel moet er steeds aandacht zijn voor een speciale ruimte die geschikt is voor, onder andere, fietsen.

Voor het natransport zijn deelfietsen een belangrijke troef. De *blue-bikes* en deelfietssystemen in Brussel en Antwerpen zijn een groot succes. Door het gebrek aan een vervoersmiddel voor de *last mile* grijpt de reiziger immers naar de wagen voor het hele traject. Wij vragen de regering om fietsverhuur in de stations verder uit te bouwen, op termijn moeten er in elk station deelfietsen beschikbaar zijn. Bovendien vragen wij ook dat het abonnement voor de deelfietsen zou worden ingebouwd in de Mobib-kaart, zodat de treinreiziger gemakkelijk de overstap kan maken op de fiets.

Op dit moment spelen fietspunten een belangrijke rol in de grote stations. Een deel van deze diensten zijn kerntaken van de NMBS, andere zijn dat niet echt, maar bieden wel een meerwaarde voor de treinreiziger. We vragen van de federale regering dan ook een toekomstvisie over de fietspunten en de daarbij geleverde diensten, in het kader van het beheerscontract dat binnenkort moet worden vernieuwd.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)
Vincent VAN QUICKENBORNE (Open Vld)
Egbert LACHAERT (Open Vld)
Roel DESEYN (CD&V)
Franky DEMON (CD&V)
Sonja BECQ (CD&V)

politique rendant le voyage en train avec le vélo plus attractif pendant les heures creuses et les week-ends. En outre, lors de nouvelles commandes de matériel ferroviaire, il s'indique toujours de songer aux espaces spéciaux destinés, notamment, aux bicyclettes.

Pour les déplacements en aval du trajet en train, les vélos partagés constituent un atout important. Les systèmes *Blue Bike* ou vélos partagés à Bruxelles et à Anvers connaissent un franc succès. L'absence de moyen de transport pour les derniers kilomètres incite en effet le voyageur à utiliser la voiture sur l'ensemble du trajet. Nous demandons au gouvernement de développer la location de bicyclettes dans les gares, des vélos partagés devant à terme être disponibles dans l'ensemble des gares. Nous demandons en outre que l'abonnement aux vélos partagés soit intégré dans la carte Mobib, de sorte que le voyageur puisse facilement passer du train au vélo.

Pour l'heure, les points vélo jouent un rôle important dans les grandes gares. Une partie de ces services relèvent des missions essentielles de la SNCB; d'autres n'en relèvent pas, mais ils constituent une réelle plus-value pour le voyageur. Nous invitons dès lors le gouvernement fédéral à développer une réelle vision d'avenir au sujet des points vélo et des services y afférents, dans le cadre du contrat de gestion qui devra être prochainement renouvelé.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

overwegende dat:

A. het regeerakkoord uitgaat van co-modaliteit bij het beleid inzake duurzame mobiliteit;

B. het regeerakkoord expliciet vermeldt dat trein en fiets meer moeten samengaan;

C. voor het voor- en/of natransport de meeste treinreizigers zijn aangewezen op een bijkomend vervoersmiddel;

D. de fiets daarvoor een duurzaam alternatief biedt voor korte en middellange afstanden;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING OM:

1. in de komende beheersovereenkomst streefcijfers op te stellen over het aantal treinreizigers dat de fiets gebruikt voor het voor- of natransport in Vlaanderen, Brussel en Wallonië;

2. in de komende beheersovereenkomst streefcijfers op te stellen over het aantal fietsenrekken aan de stations in Vlaanderen, Brussel en Wallonië;

3. doelstellingen uit te werken over de kwaliteit van de fietsenparkings aan stations en deze op te nemen in de komende beheersovereenkomst;

4. in de komende beheersovereenkomst doelstellingen te bepalen over de netheid van de fietsenparkings aan de stations;

5. doelstellingen uit te werken over de veiligheid van de fietsenparkings aan stations en deze op te nemen in de komende beheersovereenkomst;

6. de nodige maatregelen te nemen om het gebruik van de fiets bij intermodaliteit aan te moedigen en verder uit te bouwen, zowel in Vlaanderen, Brussel, als Wallonië;

7. de fiets de nodige aandacht te geven in het gestandaardiseerde model van stations en parking;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

considérant:

A. que l'accord de gouvernement précise que la co-modalité est le point de départ de la politique en matière de mobilité durable;

B. que l'accord de gouvernement précise explicitement que le train et le vélo doivent se compléter davantage;

C. que la plupart des voyageurs dépendent d'un moyen de transport complémentaire pour les déplacements à effectuer en amont et/ou en aval du trajet en train;

D. que la bicyclette constitue à cet égard une alternative durable pour les distances courtes et moyennes;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de prévoir des objectifs chiffrés dans le prochain contrat de gestion quant au nombre de voyageurs utilisant la bicyclette pour effectuer les déplacements en amont et en aval du train en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles;

2. de prévoir des objectifs chiffrés dans le prochain contrat de gestion quant au nombre de porte-vélos installés dans les gares en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles;

3. de définir des objectifs en matière de qualité des parkings pour vélos dans les gares et de les intégrer dans le prochain contrat de gestion;

4. de fixer, dans le prochain contrat de gestion, des objectifs en matière de propreté des parkings pour vélos dans les gares;

5. de définir des objectifs en matière de sécurité des parkings pour vélos dans les gares et de les intégrer dans le prochain contrat de gestion;

6. de prendre les mesures nécessaires pour encourager et développer l'utilisation de la bicyclette dans le cadre de l'intermodalité tant en Wallonie, qu'en Flandre et à Bruxelles;

7. de tenir suffisamment compte de la bicyclette dans le modèle standardisé de gares et de parkings;

8. in de daluren het meenemen van de fiets op de trein aantrekkelijker te maken;

9. fietsverhuur in stations verder uit te bouwen en te stimuleren en op termijn in elk station een deelfiets-systeem ter beschikking te stellen;

10. het abonnement voor de deelfietssystemen te integreren in de Mobib-kaart;

11. een toekomstvisie op te stellen over de fietspunten en de diensten die daar worden geleverd en die duidelijk te omschrijven in de komende beheersovereenkomst;

12. een fietsmanager aan te stellen die het fietsbeleid coördineert en het aanspreekpunt hiervoor is.

26 november 2015

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
 Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)
 Vincent VAN QUICKENBORNE (Open Vld)
 Egbert LACHAERT (Open Vld)
 Roel DESEYN (CD&V)
 Franky DEMON (CD&V)
 Sonja BECQ (CD&V)

8. de rendre le transport du vélo en train plus attractif aux heures creuses;

9. de développer et d'encourager la location de vélos dans les gares et, à terme, de mettre un système de vélos partagés à disposition dans l'ensemble des gares;

10. d'intégrer l'abonnement aux systèmes de vélos partagés dans la carte Mobib;

11. de développer une vision d'avenir concernant les points vélo et les services qui y sont fournis et de la définir clairement dans le prochain contrat de gestion;

12. de désigner un manager vélo chargé de coordonner la politique en faveur du vélo et qui aurait aussi un rôle de point de contact pour tout ce qui touche au vélo.

26 novembre 2015