
**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1996 - 1997 (*)

25 JUIN 1997

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à l'amélioration de
la complémentarité du train
et de la bicyclette**

(Déposée par Mmes Pierrette Cahay-André
et Martine Schüttringer
et MM. Jos Ansoms, Rudy Demotte,
Hugo Olaerts, Peter Roose,
Julien Van Aperen, Hugo Van Dienderen
et Michel Wauthier)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les transports publics ne peuvent assurer un transport de porte à porte de sorte que se pose le problème des trajets complémentaires à effectuer en amont et en aval de ceux-ci. C'est pourquoi il convient de veiller avec une attention toute particulière à assurer la complémentarité des transports publics et des autres moyens de transport.

La bicyclette a, en principe, un rôle important à jouer dans le cadre de cette complémentarité. La plupart des gares se situent en effet dans une zone bâtie où la circulation automobile pourrait être limitée, si bien que l'utilisation de la bicyclette offre, au même titre que les déplacements à pied et l'usage des transports en commun urbains et régionaux, une alternative intéressante à la voiture pour effectuer les déplacements en amont et en aval du trajet fait en train.

(*) Troisième session de la 49^{ème} législature

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1996 - 1997 (*)

25 JUNI 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de verbetering van de
complementariteit van het
trein- en fietsgebruik**

(Ingediend door mevrouw Pierrette Cahay-André, mevrouw Martine Schüttringer en de heren Jos Ansoms, Rudy Demotte, Hugo Olaerts, Peter Roose, Julien Van Aperen, Hugo Van Dienderen en Michel Wauthier)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het openbaar vervoer kan geen vervoer van deur tot deur verzekeren; vandaar de problematiek van het voor- en natransport. Daarom ook moet steeds bijzonder veel zorg besteed worden aan de complementariteit van het openbaar vervoer en de andere vervoermiddelen.

Bij die complementariteit is in principe een belangrijke rol weggelegd voor de fiets. De meeste stations liggen immers in bebouwd gebied dat in aanmerking komt voor een autoluwe zone. Daarom is het fietsgebruik, samen met het voetgangersverkeer en het openbaar stads- en streekvervoer, een belangrijk alternatief voor de auto in het voor- en natransport.

(*) Derde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Cette complémentarité se traduit du reste aussi dans les faits. C'est ainsi que l'on constate que la majeure partie des usagers de la SNCB habitent dans un rayon de quelques kilomètres autour de la gare et que, pour ces personnes, la bicyclette intervient dans une mesure non négligeable dans le choix de prendre le train. Il ressort du reste de calculs effectués par la SNCB même que 22% de ses usagers utilisent la bicyclette pour effectuer les trajets complémentaires, alors que 17% seulement de ceux-ci utilisent la voiture.

La SNCB sous-estime pourtant le rôle joué par la bicyclette dans les déplacements complémentaires effectués par ses usagers. Le mot «bicyclette» n'apparaît même pas dans le contrat de gestion qui doit être remplacé sous peu. Les auteurs de la présente proposition de résolution demandent dès lors expressément que la complémentarité du train et de la bicyclette constitue un des objectifs premiers de la politique menée par les pouvoirs publics en ce qui concerne les déplacements en amont et en aval du train. Il faut, à cet égard, s'employer plus activement à résoudre un certain nombre de problèmes concrets, tels que la construction de remises pour bicyclette près des gares, la création d'un service de bicyclettes dans les grandes gares, l'aménagement d'emplacements plus nombreux pour les bicyclettes dans les trains mêmes, l'exploitation touristique de la combinaison train-bicyclette, etc.

La collaboration des organisations représentatives des cyclistes est essentielle pour définir une telle politique, étant donné que c'est en connaissance de cause qu'elles pourront proposer des améliorations.

Deze complementariteit tekent zich overigens ook af in de feiten: de NMBS betreft veruit het grootste deel van de gebruikers binnen een straal van enkele kilometers rond het station, en daarbij speelt de fiets een belangrijke rol. Berekeningen van de NMBS zelf wijzen op een aandeel van 22 % van de fiets in het voor- en natransport, wat meer is dan de auto die slechts een aandeel haalt van 17 %.

Toch wordt de fiets in het voor- en natransport van haar reizigers door de NMBS ondergewaardeerd. In het beheerscontract dat op zeer korte termijn vervangen wordt door een nieuwe overeenkomst, komt het woord "fiets" zelfs niet voor. De indieners willen daarom uitdrukkelijk dat de complementariteit tussen het trein- en fietsgebruik een belangrijke doelstelling wordt in de benadering van het voor-en natransport door de overheid. Een aantal reële problemen vraagt een krachtigere aanpak, bij voorbeeld fietsenstallingen bij de stations, een fietsservice bij grote stations, meer fietsenbergplaatsen op de trein zelf, de toeristische exploitatie van de combinatie trein-fiets, enz.

Daarbij is de medewerking van de representatieve belangenorganisaties van de fietsers een zeer belangrijk element, vermits op deze wijze ook vanuit de praktijk verbeteringen aangebracht kunnen worden.

P. CAHAY-ANDRE
M. SCHÜTTRINGER
J. ANSOMS
R. DEMOTTE
H. OLAERTS
P. ROOSE
J. VAN APEREN
H. VAN DIENDEREN
M. WAUTHIER.

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre des représentants,

A. Considérant que la bicyclette joue et doit continuer de jouer un rôle important en tant que moyen de transport complémentaire en amont et en aval des déplacements en train et que ce rôle peut encore être considérablement développé dans le cadre d'une politique de mobilité réfléchie;

B. Considérant que l'encouragement de l'usage de la bicyclette, de manière générale et plus particulièrement en tant que moyen de transport complémentaire, peut contribuer à favoriser l'usage des transports en commun, à améliorer l'accessibilité des villes et de leurs gares et à lutter contre l'insécurité routière, la pollution de l'air et la pollution sonore;

C. Considérant que jusqu'ici, le gouvernement et la SNCB n'ont pas accordé une attention suffisante à cet élément de la politique de mobilité, notamment dans le cadre du contrat de gestion de la SNCB;

D. Considérant qu'il est possible de développer considérablement les possibilités touristiques qu'offre la formule train-vélo (qu'elle allie le train avec le vélo de location disponible dans une gare ou avec le vélo personnel du voyageur) et que ce développement permettrait d'améliorer du même coup le résultat d'exploitation de la SNCB durant les week-ends et les jours de congé;

E. Considérant que les organisations représentatives des cyclistes ont avancé des idées intéressantes concernant la complémentarité du train et de la bicyclette et qu'elles désirent en outre participer à leur concrétisation;

F. Considérant que le gouvernement va très prochainement conclure un nouveau contrat de gestion avec la SNCB;

demande au gouvernement fédéral:

1. de veiller à ce que, pour fin 1997 au plus tard, les organisations représentatives des cyclistes soient représentées au comité consultatif des usagers;

2. de prévoir, dans le nouveau contrat de gestion, un chapitre consacré à la bicyclette qui comporte notamment les éléments suivants:

2.1. l'élaboration, pour le 30 avril 1998, par la SNCB, en collaboration avec les organisations représentatives des cyclistes, d'un concept, et de son pro-

VOORSTEL VAN RESOLUTIE,

De Kamer van Volksvertegenwoordigers,

A. Overwegende dat de fiets een belangrijke rol speelt en moet spelen in het voor- en natransport van treinreizigers en dat deze rol in het kader van een doordacht mobiliteitsbeleid nog sterk kan toenemen;

B. Overwegende dat de bevordering van het fietsgebruik in het algemeen en in het voor- en natransport in het bijzonder een bijdrage kan leveren tot een ruimer gebruik van het openbaar vervoer, tot een betere bereikbaarheid van de steden en hun stations, tot de strijd tegen de verkeersonveiligheid, tegen de luchtverontreiniging en de geluidshinder;

C. Overwegende dat de regering en de NMBS tot nu toe te weinig aandacht hebben besteed aan dit element van het mobiliteitsbeleid, onder meer in het beheerscontract;

D. Overwegende dat de toeristische mogelijkheden van de combinatie trein-fiets, zowel met huurfietsen van de NMBS als met de eigen fiets van de reiziger, veel verder uitgebouwd kunnen worden, en dat zo ook het bedrijfsresultaat van de NMBS tijdens weekeinds en vrije dagen verbeterd kan worden;

E. Overwegende dat de representatieve fietsersorganisaties interessante ideeën over de complementariteit van trein en fiets hebben ontwikkeld en ook vragende partij zijn om mee te werken aan de realisatie ervan;

F. Overwegende dat de regering op zeer korte termijn een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS sluit;

Vraagt de federale regering:

1. Uiterlijk tegen het einde van 1997 de representatieve belangenorganisaties van de fietsers op te nemen in het Raadgevend comité voor de gebruikers;

2. In het nieuwe beheerscontract een fietshoofdstuk op te nemen dat onder meer volgende elementen bevat:

2.1. de uitwerking door de NMBS, in samenwerking met de representatieve belangenorganisaties van de fietsers, tegen 30 april 1998, van een concept

gramme de mise en oeuvre effective, en ce qui concerne la complémentarité du train et du vélo; ce programme prévoira notamment le développement d'équipements destinés aux cyclistes à l'extérieur et à l'intérieur des gares, le développement de formules permettant le transport de bicyclettes par train, la valorisation des possibilités touristiques qu'offre la formule train-vélo, les tarifs d'utilisation des équipements et formules précités et la promotion de la complémentarité du vélo et du train;

2.2. le calcul des dépenses d'investissement ainsi que des frais et des bénéfices d'exploitation que génèrera ce programme de mise en oeuvre;

2.3. l'obligation, pour la SNCB, de soumettre ce concept et ce programme au gouvernement;

2.4. une disposition prévoyant que le programme élaboré doit être annexé au contrat de gestion de la SNCB;

2.5. une disposition prévoyant que le gouvernement adapte la dotation publique annuelle de la SNCB afin de financer les dépenses supplémentaires auxquelles le programme de mise en oeuvre donne lieu, dans la mesure où ces dépenses concernent des missions de service public.

18 juni 1997

en een concreet uitvoeringsprogramma inzake de complementariteit van het trein- en fietsgebruik; dit programma omvat onder andere faciliteiten voor fietsers aan en in de stations, faciliteiten voor het vervoer van de fiets per trein, de verbetering van de toeristische mogelijkheden van de combinatie trein-fiets, de tarieven voor het gebruik van deze faciliteiten en de promotie van de complementariteit van fiets en trein;

2.2. de berekening van de investerings- en exploitatiekosten en de exploitatiebaten van dit uitvoeringsprogramma;

2.3. de verplichting voor de NMBS om dit concept en dit programma voor te leggen aan de regering;

2.4. de bepaling dat het uitgewerkte programma als bijlage in het beheerscontract wordt opgenomen;

2.5. de bepaling dat de regering de jaarlijkse overheidsdotatie aanpast voor de financiering van de meeruitgaven waartoe dit uitvoeringsprogramma noodzaakt, voor zover het daarbij om opdrachten van openbare dienst gaat.

18 juni 1997

P. CAHAY-ANDRE
M. SCHÜTTRINGER
J. ANSOMS
R. DEMOTTE
H. OLAERTS
P. ROOSE
J. VAN APEREN
H. VAN DIENDEREN
M. WAUTHIER