

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

24 JANVIER 1997

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à l'insertion d'un chapitre
concernant le vélo dans le nouveau
contrat de gestion conclu
avec la SNCB**

**(Déposée par M. Hugo Van Dienderen et
Mme Martine Schüttringer)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le contrat de gestion qui lie actuellement l'Etat et la SNCB vient à expiration à la fin de cette année et doit dès lors être renouvelé. Le contrat est conclu conformément à l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Cet article précise les règles et conditions selon lesquelles la SNCB exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'Etat en vertu de l'article 156 de la loi précitée.

Un chapitre relatif au vélo

Il est étonnant qu'il ne soit pas question du vélo dans le contrat de gestion actuel, pas même au chapitre VIII « Qualité du service et règles de conduite à l'égard des usagers ». L'article 57 dispose certes que la SNCB s'attache à « promouvoir de façon permanente l'organisation de correspondances avec les autres modes de transport en commun ». Les parties contractantes ignorent apparemment que le vélo

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

24 JANUARI 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**om een fietshoofdstuk
op te nemen in het
nieuwe beheerscontract
met de NMBS**

**(Ingediend door de heer Hugo Van Dienderen
en mevrouw Martine Schüttringer)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het huidige beheerscontract tussen de Staat en de NMBS loopt eind dit jaar af en moet door een nieuwe overeenkomst worden vervangen. Het contract wordt gesloten overeenkomstig artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het preciseert de regels en voorwaarden volgens welke de NMBS de opdrachten van openbare dienst uitvoert die de Staat haar bij artikel 156 van de genoemde wet heeft toevertrouwd.

Een fietshoofdstuk

Het is opmerkelijk dat het huidige beheerscontract niet rept over de fiets, ook niet in hoofdstuk VIII over de « kwaliteit van de dienst en de gedragsregels ten overstaan van de gebruikers ». Daar wordt wel gezegd dat de « aansluitingen met de andere gemeenschappelijke vervoersmiddelen permanent bevorderd worden » (artikel 57). Dat de fiets ook een grote rol kan spelen in het voor- en natransport is blijkbaar

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

peut aussi jouer un rôle important comme moyen de transport complémentaire. L'article précité du contrat énumère les critères auxquels le nouveau matériel roulant doit satisfaire. Celui-ci sera par exemple équipé d'installations téléphoniques et de toilettes chimiques. Aucun équipement n'est à nouveau prévu pour les cyclistes. Le même article prévoit qu'une attention particulière sera accordée aux « possibilités de parage et à l'accès aux modes et moyens de transport complémentaires », mais l'Etat et la SNCB ont-ils aussi pensé au vélo à cet égard ?

L'article 11 prévoit que la SNCB « s'attachera à mener des actions de collaboration et de coordination avec les autres sociétés belges de transports en commun et à assurer la complémentarité entre tous les moyens de transport de personnes (y compris la voiture automobile et l'avion) ». Ici aussi, les parties contractantes oublient le vélo.

La présente proposition de résolution énonce des dispositions très concrètes qui pourraient faire l'objet d'un chapitre relatif au vélo.

Le trafic touristique

Il est tout aussi étonnant que le contrat ne dise mot à propos du rôle que la SNCB doit jouer dans le trafic touristique. C'est pourtant là un segment pour lequel le chemin de fer pourrait se tailler une place enviable, le facteur temps n'étant pas décisif en l'occurrence. Mais pour ce faire, la SNCB devrait proposer des formules plus attractives aux petits groupes de voyageurs, comme les familles, à défaut de quoi elle n'est pas en mesure de faire face à la concurrence de l'automobile en ce qui concerne le coût du transport.

Une utilisation plus intensive du vélo et du train pour des raisons de santé

Au cours des vingt dernières années, le nombre d'asthmatiques a doublé en Belgique : il est passé de 3-4 % à 8-9 % de la population, parmi lesquels 200 000 enfants. Ce phénomène s'observe non seulement en Belgique, mais également dans toutes les zones urbanisées à forte intensité de trafic et dans tous les pays industrialisés. L'Organisation mondiale de la santé constate que le nombre d'asthmatiques a doublé au cours des quinze dernières années. Cette évolution correspond aux données dont on dispose pour la Belgique.

Selon l'Organisation mondiale de la santé, cette évolution est à mettre en rapport avec la diminution de la qualité de l'air. L'ozone, qui est un gaz agressif, joue un rôle à cet égard. Il est essentiellement formé, sous l'effet de la chaleur du soleil, par les deux précurseurs NOX et par les substances organiques volatiles (SOV). La Vlaamse Milieumaatschappij constate que 58 % du NOX présent dans l'air provient du trafic routier. Pour les substances organiques volatiles, cette proportion est de 51 %.

niet bekend. In hetzelfde artikel noemt het contract de criteria voor nieuw rollend materieel. Dat zal bijvoorbeeld chemische toiletten en telefoons krijgen. Van fietsvoorzieningen is weerom geen sprake. Hetzelfde artikel heeft het over parkeergelegenheid en de toegang tot de aanvullende transportwijzen en -middelen, maar het is niet duidelijk of de Staat en de NMBS daarbij ook aan de fiets denken.

Artikel 11 zegt dat de NMBS zorgt voor « samenwerking en coördinatie met de andere Belgische maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, en voor de complementariteit tussen alle middelen voor het vervoer van personen (met inbegrip van de auto en het vliegtuig) ». Ook hier denken de contractanten niet aan de fiets.

Dit voorstel van resolutie beoogt daar verandering in te brengen en stelt heel concrete bepalingen voor een fietshoofdstuk voor.

Toeristisch verkeer

Het is eveneens opmerkelijk dat het contract niets zegt over de rol die de NMBS moet spelen in het toeristische verkeer. Precies in dit segment kan de spoorweg een groter aandeel veroveren doordat de factor tijd niet doorslaggevend is. Maar dan moet de NMBS kleine groepen zoals gezinnen wel aantrekkelijkere formules aanbieden. Anders verliest de maatschappij het van de auto wat kosten betreft.

Meer fiets en trein omwille van de gezondheid

In België is het aantal astmalijders de laatste twintig jaar verdubbeld, van drie à vier procent naar acht à negen procent van de bevolking. Daarbij zijn 200 000 kinderen. Dit fenomeen doet zich niet alleen bij ons voor maar in alle verstedelijkte gebieden met veel verkeer en in alle industrielanden. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt vast dat het aantal astmalijders de laatste vijftien jaar verdubbeld is. Dat stemt overeen met de gegevens voor België.

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie heeft deze evolutie te maken met de vermindering van de luchtkwaliteit. Het agressieve ozongas speelt daarin een rol. Het wordt gevormd bij zonnewarmte vooral door de twee precursoren NOX en de vluchtige organische stoffen (VOS). De Vlaamse Milieumaatschappij stelt dat 58 % van het NOX in de lucht afkomstig is van het wegverkeer. Voor de vluchtige organische stoffen is dat 51 procent.

Au début de ce siècle, l'ozone était présent dans l'environnement dans des proportions variant entre quelque 20 et 30 microgrammes par mètre cube. Au cours de l'été dernier, la moyenne a été de 88 microgrammes par mètre cube. Une valeur de 110 microgrammes par mètre cube a été enregistrée pendant plus de 70 jours et une valeur horaire supérieure à 180 microgrammes, pendant 32 jours. Selon la directive de l'Union européenne, il convient dans ce cas de prévenir la population. Une valeur de 360 microgrammes constitue la cote d'alerte. Il a été calculé qu'à politique inchangée, le taux d'ozone dans l'environnement sera de 200 microgrammes par mètre cube dans cent ans. Nous nous situons donc en permanence dans la zone de danger. Selon l'Organisation mondiale de la santé, une exposition permanente prolongée à une concentration de 110 microgrammes par mètre cube pose un problème pour la santé.

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre,

A. 1. considérant que le gouvernement doit conclure un nouveau contrat de gestion avec la SNCB avant la fin de l'année;

2. considérant que la SNCB peut encore développer de nombreux produits dans le secteur des loisirs afin de rendre attrayante l'utilisation du train, combinée ou non à celle du vélo;

3. considérant que le gouvernement tient le trafic automobile pour le principal responsable de l'augmentation systématique de la concentration d'ozone dans l'air;

4. considérant que le gouvernement estime que l'ozone représente une menace sérieuse pour la santé;

5. considérant que des pointes de concentration d'ozone ont été enregistrées au cours de quatre des six derniers étés;

6. considérant que le gouvernement lui-même a demandé à la SNCB de contribuer à remédier au problème et que la SNCB propose des tarifs « ozone » durant les mois de juillet et août;

7. considérant que la SNCB a déjà pris un certain nombre d'initiatives destinées à favoriser l'utilisation du vélo et qu'un grand nombre de ses agents s'emploient activement à en assurer la réussite;

8. considérant le succès croissant remporté par la formule « Happy Trip » depuis son lancement en 1993 (plus de 23 000 billets vendus; le billet « Happy

In het begin van deze eeuw was de achtergrondwaarde van het ozon zo'n 20 tot 30 microgram per kubieke meter. Vorige zomer was het gemiddelde 88 microgram per kubieke meter. We hadden meer dan 70 dagen met 110 microgram per kubieke meter, en 32 dagen met een éénuurswaarde boven 180 microgram. Volgens de richtlijn van de Europese Unie moet men de bevolking dan verwittigen. 360 microgram is het alarmniveau. Men heeft berekend dat we, als het beleid niet verandert, binnen honderd jaar met een achtergrondswaarde van 200 microgram per kubieke meter geconfronteerd zullen worden. Dan zitten we permanent in de gevaarzone. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie ontstaat er een gezondheidsprobleem bij langdurige blijvende blootstelling aan een achtergrondwaarde 110 microgram per kubieke meter.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer,

A. 1. overwegende dat de regering tegen het einde van het jaar een nieuw beheerscontract moet sluiten met de NMBS;

2. overwegende dat de NMBS nog veel meer producten in de recreatieve sfeer kan ontwikkelen om het spoorverkeer, al dan niet samen met het fietsgebruik, aantrekkelijk te maken;

3. overwegende dat volgens de regering het autoverkeer de hoofdverantwoordelijke is voor de stelselmatige toename van ozon in de lucht;

4. overwegende dat volgens de regering ozon een ernstige bedreiging voor de gezondheid vormt;

5. overwegende dat er de jongste zes jaren vier zomers met verhoogde ozonconcentraties zijn geweest;

6. overwegende dat de regering zelf de NMBS een rol toebedeelt om het probleem het hoofd te bieden en dat de maatschappij in de maanden juli en augustus twee ozontarieven aanbiedt;

7. overwegende dat de NMBS al een aantal fietsvriendelijke initiatieven genomen heeft en dat heel wat personeelsleden zich hiervoor met toewijding inzetten;

8. overwegende dat de formule van het « Happy Trip »-kaartje sinds zijn invoering in 1993 een stijgend succes kent (ruim 23 000 tickets; met dit kaart-

Trip » permet au voyageur ayant fait une réservation dans un hôtel ou un autre établissement du secteur horeca participant à l'initiative de rallier gratuitement la côte ou Bruges en train; le même billet permet également au voyageur de rallier sa destination de vacances en tram ou en bus à partir de la gare d'arrivée);

9. considérant que la substitution de la combinaison train-vélo à l'automobile pour les déplacements touristiques contribue (modestement) à diminuer les émissions de CO₂ et, par conséquent, à prévenir l'effet de serre;

10. considérant que la substitution de la combinaison train-vélo à l'automobile pour les déplacements touristiques contribue (modestement) à diminuer les concentrations d'ozone dans l'air et, par conséquent, à prévenir des problèmes de santé;

11. considérant que le Gracq et son équivalent flamand, le Fietzersbond, formulent des propositions similaires à celles contenues dans la présente résolution;

12. se référant à la Convention de Genève du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance;

13. se référant au Protocole de Sofia du 31 octobre 1988 relatif à la lutte contre les émissions d'oxydes d'azote ou leurs flux transfrontières;

14. se référant à la directive 92/72/CEE du Conseil du 21 septembre 1992 concernant la pollution de l'air par l'ozone;

15. se référant au Programme national belge en matière d'émission de CO₂;

B. demande au gouvernement fédéral :

1. de prévoir, dans le nouveau contrat de gestion, une série de mesures en faveur des cyclistes :

1.1. en ce qui concerne la formule train+vélo existante, il faudrait augmenter le nombre de gares qui mettent des vélos à la disposition des voyageurs, collaborer avec les administrations communales, les fédérations touristiques, les loueurs et les réparateurs de vélos et, pendant les mois d'été, accorder une réduction « ozone » de 100 francs, par exemple, sur cette formule dans les gares moins fréquentées;

1.2. en ce qui concerne le transport d'un vélo accompagné, le transport devrait être gratuit pendant les heures creuses des mois à forte concentration d'ozone, il faudrait augmenter la qualité du transport vers l'étranger et il faudrait équiper graduellement tous les escaliers de gare d'une rigole ouverte pour vélos;

1.3. il faudrait installer, dans les gares et haltes ou aux abords immédiats de celles-ci, des dépôts pour vélos de haute qualité et d'une capacité suffisante; ces dépôts devront être confortables, stables, bien éclairés, couverts et de préférence gardés; il devra être possible d'attacher, à l'aide d'un cadenas, le cadre du vélo à une construction en tuyaux scellée au sol; la disposition du dépôt devra être de nature à ne

je kan je gratis naar de kust en naar Brugge sporen, als je boekt bij een hotel of een ander horecabedrijf dat meedoet aan het initiatief; hetzelfde kaartje kan je gebruiken om vanaf het treinstation van aankomst je vakantieadres met tram of bus te bereiken);

9. overwegende dat de omschakeling van toeristisch autoverkeer naar trein- en fietsverkeer (bescheiden) bijdraagt tot de vermindering van de CO₂-uitstoot en dus tot het voorkomen van het broeikas-effect;

10. overwegende dat de omschakeling van toeristisch autoverkeer naar trein- en fietsverkeer (bescheiden) bijdraagt tot de vermindering van de ozonconcentraties in de lucht en dus tot het voorkomen van gezondheidsproblemen;

11. overwegende dat de Fietzersbond in Vlaanderen en de Gracq in Franstalig België gelijkaardige voorstellen formuleren als in deze tekst;

12. verwijzend naar het Verdrag van Genève van 13 november 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand;

13. verwijzend naar het Protocol van Sofia van 31 oktober 1988 inzake de beheersing van emissies van stikstofdioxide of van de grensoverschrijdende stromen van deze stikstofverbindingen;

14. verwijzend naar de richtlijn 92/72/EEG van de Raad van 21 september 1992 betreffende de verontreiniging door ozon;

15. verwijzend naar het Belgisch Nationaal Programma voor de vermindering van CO₂-uitstoot;

B. vraagt de federale regering :

1. in het nieuwe beheerscontract een reeks fietsvriendelijke bepalingen op te nemen;

1.1. wat betreft de bestaande formule fiets + trein; moeten meer stations fietsen aanbieden, moet met gemeenten, toeristische federaties, fietsverhuurders en fietsherstellers worden samengewerkt en moet in de zomermaanden een ozonkorting van bijvoorbeeld 100 frank worden toegestaan op de formule in de minder drukke stations;

1.2. wat betreft het meenemen van de eigen fiets, moet dit gratis worden tijdens de daluren in de ozon-gevoelige maanden, moet de kwaliteit van het transport naar het buitenland worden verhoogd en moeten geleidelijk aan alle stationstrappen met fietsgoten worden uitgerust;

1.3. binnen of in de onmiddellijke omgeving van stations en halteplaatsen moeten zich fietsstallingen bevinden van hoge kwaliteit en met voldoende capaciteit; ze moeten comfortabel, stabiel, goed verlicht, overdekt en liefst bewaakt zijn; de fiets moet met het frame door een beugelslot kunnen worden vastgemaakt aan een verankerde buitenconstructie; de stalling mag de wielen van de fiets noch een ander

pas endommager les roues ni aucune autre partie du vélo; dans les gares de moindre importance et aux points d'arrêt, l'installation d'une consigne automatique pour vélos pourrait constituer une bonne solution.

1.4. dans les grandes gares, il faudrait offrir aux cyclistes un service complet, rapide et d'un prix abordable: il va de soi que ce service devra comprendre également des dépôts pour vélos de haute qualité, d'une capacité suffisante et faisant l'objet d'une surveillance, un service de réparation et de location de vélos (voir 1.1); les services offerts aux cyclistes dans les gares devront se situer à proximité des guichets et des quais, être facilement accessibles, leur présence devra être signalée clairement et leur accès fléché;

1.5. le remisage des vélos dans le train devra s'effectuer de manière à éviter toute possibilité d'endommagement; les dispositifs permettant au cycliste d'avoir une vue sur son vélo depuis sa place assise, sont intéressants; il faudra signaler à l'aide d'un logo aisément reconnaissable, la partie du train où le chargement du vélo peut s'effectuer; les cahiers des charges des nouveaux trains devront prévoir des dispositions précises en matière de remisage de vélos;

2. de prévoir, dans le nouveau contrat de gestion, une série de missions d'ordre touristique :

2.1. en collaboration avec les agences de voyage et le secteur horeca, la SNCB pourrait proposer, sur le modèle des citytrips, des formules de vacances à vélo en Belgique et à l'étranger;

2.2. la formule du billet « happy trip » pourrait être étendue à l'ensemble du territoire;

3. de prévoir, dans le nouveau contrat de gestion, que la SNCB doit élaborer des formules attrayantes pour les petits groupes comme les familles; elle pourrait s'inspirer en cela de l'idée lancée par la ligue des familles de créer une carte familiale; cette formule doit être rendue particulièrement avantageuse pendant les mois à forte concentration d'ozone;

4. de prévoir dans le nouveau contrat de gestion que la SNCB donnera à son personnel la formation nécessaire pour accomplir ces missions supplémentaires;

5. de prévoir dans le nouveau contrat de gestion que la SNCB donnera la publicité nécessaire à ces nouvelles missions;

6. d'indemniser de manière équitable la SNCB pour l'organisation de ces missions supplémentaires; les moyens supplémentaires à cet effet pourront être obtenus en tenant mieux compte des coûts externes du trafic automobile et du trafic aérien;

C. et demande à son président de transmettre la présente résolution au gouvernement fédéral, aux gouvernements de communauté et de région ainsi qu'à la SNCB.

26 novembre 1996.

onderdeel beschadigen; voor kleinere stations en halteplaatsen zijn fietskluizen een goede oplossing;

1.4. in de grote stations moet een volledige, snelle en betaalbare fietsservice worden aangeboden : uiteraard ook fietsstallingen van hoge kwaliteit en met voldoende capaciteit, fietsbewaking, een fietsherstdienst en fietsverhuur (zie 1.1.); de fietsdiensten in het station moeten in de nabijheid van loketten en perrons liggen, goed toegankelijk zijn en duidelijk aangekondigd en bewegwijzerd worden;

1.5. de fietsberging op de treinen moet zo zijn dat er zich geen kans op beschadiging voordoet; inrichtingen waarbij de fietser van op zijn zitplaats zelf zijn fiets in 't oog kan houden zijn interessant; de plaats van de fietsberging moet met een duidelijk logo worden aangewezen; in de lastenboeken voor nieuwe treinen moeten duidelijke bepalingen komen voor de fietsberging;

2. in het nieuwe beheerscontract een reeks opdrachten in de toeristische sfeer op te nemen;

2.1. naar het voorbeeld van de citytrips kan de NMBS samen met reisbureaus en de horecasector fietsvakanties in binnen- en buitenland aanbieden;

2.2. het bestaande « *Happy Trip* »-ticket kan worden uitgebreid tot het hele land;

3. in het nieuwe beheerscontract te bepalen dat de NMBS aantrekkelijke formules moet uitwerken voor kleine groepen zoals gezinnen; daarbij kan de invoering van een gezinskaart zoals voorgesteld door de Bond van Grote en Jonge Gezinnen, tot inspiratie dienen; in de ozonmaanden moet de formule extra voordelig worden gemaakt;

4. in het nieuwe beheerscontract te bepalen dat de NMBS zijn personeel voor deze bijkomende opdrachten de nodige vorming geeft;

5. in het nieuwe beheerscontract te bepalen dat de NMBS voor deze bijkomende opdrachten de nodige reclame maakt;

6. de NMBS voor deze bijkomende opdrachten billijk te vergoeden; de extra middelen daarvoor kunnen worden verkregen door een betere doorberekening van de externe kosten van het auto- en vliegtuigverkeer;

C. en vraagt haar voorzitter deze resolutie te bezorgen aan de federale regering, aan de gemeenschaps- en gewestregeringen en aan de NMBS.

26 november 1996.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER