

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 janvier 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à améliorer la qualité
du transport ferroviaire
pour les voyageurs à mobilité réduite
et les voyageurs qui emportent un vélo**

(déposée par M. Tim Vandenput et
Mme Marianne Verhaert)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 januari 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op het verbeteren
van het treinvervoer
voor reizigers met een beperkte mobiliteit
en reizigers die een fiets meenemen**

(ingediend door de heer Tim Vandenput en
mevrouw Marianne Verhaert)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Belgique est l'un des pays les plus embouteillés du monde. Pour résoudre ce problème de congestion, il y a lieu de miser pleinement sur les modes de transport alternatifs. Un transfert modal est indispensable à cet égard, le vélo et le transport public constituant une partie importante de la solution. À l'heure actuelle, il n'est pas du tout facile de prendre le train avec un vélo.

Pour les voyageurs à mobilité réduite, le transport public constitue souvent leur seule possibilité de se déplacer de manière autonome. Ils se heurtent, eux aussi, à différents obstacles, qui rejoignent souvent les problèmes rencontrés par les voyageurs emportant un vélo.

La présente proposition de résolution vise à inciter la SNCB à fournir davantage d'efforts pour améliorer la qualité du transport tant pour les voyageurs à mobilité réduite que pour les voyageurs qui souhaitent emporter un vélo dans le train.

Obstacles au transport des vélos à bord des trains

En Belgique, un voyageur peut actuellement emporter son vélo dans le train contre paiement: 4 euros pour un aller simple. Les voyageurs qui choisissent de faire un aller-retour en emportant leur vélo devront déboursier 8 euros en plus du prix du ticket individuel ou de l'abonnement. Par exemple lorsqu'une personne souhaite faire le voyage Groenendael-Bruxelles aller-retour et emporter son vélo, le prix du billet vélo est plus cher que le transport de voyageurs. Le prix du billet de train pour Bruxelles (aller-retour) au départ de Groenendael est de 5,80 euro un jour de semaine. Cela signifie que la personne qui souhaite emporter son vélo sur ce trajet paie près de 40 % de plus pour transporter son vélo que pour son propre trajet. Du fait de son coût élevé, l'embarquement du vélo à bord du train est une alternative hors de portée pour de nombreux ménages.

Outre le coût élevé, la combinaison train-vélo se heurte aussi à d'autres obstacles. Le voyageur peut être empêché d'emporter son vélo en raison de l'affluence et de la capacité limitée des trains. L'accompagnateur de train peut décider à titre individuel de ne pas autoriser de vélo, si bien que le voyageur doit attendre le train suivant en espérant qu'il y aura de la place. En outre, le voyageur ne dispose d'aucune information quant au nombre de places disponibles dans le train et à leur localisation. Cela est source de cohue sur les quais et peut, le cas échéant, entraîner des retards. Ces obstacles

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

België is één van de meest filegevoelige landen ter wereld. Om het fileprobleem aan te pakken, moet maximaal ingezet worden op alternatieve vervoersmiddelen. Er is nood aan een modal shift, waarbij de fiets en het openbaar vervoer een belangrijk deel van de oplossing zullen zijn. Het meenemen van de fiets op de trein is vandaag allesbehalve evident.

Voor reizigers met een beperkte mobiliteit is het openbaar vervoer vaak de enige wijze waarop ze zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Ook zij stuiten daarbij op verschillende hinderpalen, die vaak gelijklopen met de problemen die reizigers met een fiets ondervinden.

Met deze resolutie willen de indieners de NMBS aansporen om meer inspanningen te doen om reizigers met een beperkte mobiliteit én reizigers die een fiets op de trein wensen mee te nemen op een kwalitatieve manier te vervoeren.

Beperkingen voor het meenemen van de fiets

Vandaag kan een treinreiziger in België zijn of haar fiets tegen betaling meenemen op de trein: 4 euro voor een enkele rit. Indien mensen op een heen-en-terug traject ervoor kiezen om hun fiets mee te nemen, kost hen dit 8 euro bovenop de prijs van het individuele ticket of abonnement. Ter illustratie: wanneer een persoon de fiets wenst mee te nemen voor een heen-en-terugreis naar Brussel vanuit Groenendaal is de kostprijs van het fietsbiljet duurder dan het personenvervoer. De kostprijs van het treinticket naar Brussel (heen-en-terug), vanuit Groenendaal, bedraagt op een weekdag 5,80 euro. Dit betekent dat de persoon die zijn fiets op het gegeven traject wenst mee te nemen, bijna 40 % meer betaalt voor het vervoeren van de fiets dan voor het persoonlijke traject. De hoge kostprijs zorgt ervoor dat het meenemen van de fiets voor vele gezinnen geen haalbaar alternatief is.

Naast de hoge kostprijs zijn er nog andere obstakels om de combinatie fiets-trein mogelijk te maken. De drukte en beperkte treincapaciteit kan ervoor zorgen dat de reiziger zijn of haar fiets niet kan meenemen. De treinbegeleider kan individueel beslissen dat er geen fietsen worden toegelaten met als gevolg dat de reiziger op de volgende trein moet wachten en hopen dat hier wel plaats op is. Bovendien heeft een reiziger absoluut geen informatie over het aantal beschikbare plaatsen op de trein en de locatie ervan. Dit zorgt voor hectische toestanden op het perron en kan in voorkomend geval

font qu'actuellement le vélo est toujours moins attrayant que la voiture pour se rendre d'un point à un autre.

Obstacles pour les voyageurs à mobilité réduite

L'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite laisse à désirer. Seule une gare sur quatre est intégralement accessible aux voyageurs à mobilité réduite. Une gare de correspondance importante comme Anvers-Berchem, par exemple, leur est totalement inaccessible. Des investissements sont consentis, mais les progrès sont lents. À ce rythme, il faudra encore au moins 40 ans avant que toutes les gares soient rendues accessibles à l'ensemble des voyageurs.

Les problèmes ne se limitent pas aux quais, la plupart des trains eux non plus ne sont pas encore suffisamment équipés pour transporter les personnes à mobilité réduite. Marchepieds trop hauts, portes et couloirs étroits, espace insuffisant pour les fauteuils roulants et toilettes inadéquates. Ce ne sont là que quelques-uns des problèmes que les personnes à mobilité réduite rencontrent sur le matériel ferroviaire existant.

De plus, les transports en commun offrent trop peu de flexibilité. Les personnes à mobilité réduite doivent réserver au moins trois heures à l'avance dans 41 gares, 24 heures à l'avance dans 132 gares et il leur est tout simplement impossible d'embarquer dans les autres gares. Si, en raison des circonstances, un train réservé est supprimé, elles doivent attendre très longtemps avant de se voir proposer une alternative.

Multifonctionnalité, la priorité

Des efforts supplémentaires devront être consentis si l'on veut faire du transport ferroviaire une véritable alternative pour l'ensemble des voyageurs. Permettre d'emmener son vélo et assurer l'accessibilité du train pour les personnes handicapées doivent figurer au premier rang des priorités de la SNCB. Les gares doivent être aménagées en fonction des besoins des usagers cyclistes et en fauteuil roulant.

Il faut mettre en service davantage de voitures multifonctionnelles, afin que tous les types de voyageurs puissent utiliser le train sans problème. Une information correcte des voyageurs doit permettre aux personnes emmenant un vélo ou utilisant un fauteuil roulant d'atteindre efficacement la voiture. Les voitures multifonctionnelles peuvent être mises en service simultanément pour différents groupes cibles. Aux heures de pointe, les navetteurs peuvent prendre place sans problème dans une voiture multifonctionnelle, tandis qu'aux heures creuses, un espace peut être mis à la disposition des

tot vertragingen leiden. Die obstakels maken de fiets momenteel nog altijd minder aantrekkelijk dan de wagen om "point-to-point" verbindingen te maken.

Grenzen voor reizigers met een beperkte mobiliteit

De toegankelijkheid in de stations voor mensen met een beperking is onvoldoende. Slechts één op vier stations is integraal toegankelijk voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Een belangrijk overstapstation als Antwerpen-Berchem is bijvoorbeeld compleet niet toegankelijk. Er worden investeringen gedaan maar de vooruitgang gebeurt stapvoets. Aan dit tempo zal het nog minstens 40 jaar duren vooraleer alle treinstations toegankelijk worden gemaakt voor alle reizigers.

De problemen beperken zich niet tot het perron, ook zijn de meeste treinen nog niet voldoende uitgerust om mensen met een beperkte mobiliteit te vervoeren. Te hoge opstappen, smalle deuren en gangen, onvoldoende plaatsen voor rolstoelen en onaangepaste toiletten. Het zijn maar enkele problemen die mensen met een beperkte mobiliteit ervaren op het bestaande treinmaterieel.

Het openbaar vervoer biedt bovendien te weinig flexibiliteit. Mensen met een beperkte mobiliteit moeten in 41 stations minstens drie uur op voorhand reserveren, in 132 stations 24 uur op voorhand en in de overige stations is het helemaal niet mogelijk om op te stappen. Indien door omstandigheden een gereserveerde trein wordt afgeschaft moeten zij zeer lang wachten om een alternatief aangeboden te krijgen.

Multifunctionaliteit als prioriteit

Om het treinvervoer een echt alternatief te laten zijn voor alle reizigers, zullen er bijkomende inspanningen geleverd moeten worden. De fiets meenemen en het toegankelijk maken van de trein voor mensen met een beperking moet een topprioriteit worden van de NMBS. Stations moeten aangepast worden aan de noden van fiets- en rolstoelgebruikers.

Er moeten meer multifunctionele rijtuigen ingezet worden waardoor alle soorten reizigers probleemloos gebruik kunnen maken van de trein. Correcte reizigersinformatie moet ervoor zorgen dat personen die een fiets meenemen of een rolstoel gebruiken efficiënt het rijtuig kunnen bereiken. Multifunctionele rijtuigen kunnen op hetzelfde moment ingezet worden voor verschillende doelgroepen. Tijdens de piekuren kan het woon-werkverkeer probleemloos plaatsnemen in een multifunctioneel rijtuig terwijl in de daluren plaats gemaakt kan worden om fiets- en rolstoelgebruikers te stationeren.

cyclistes et des personnes en fauteuil roulant. La flexibilité de ce type de voitures rendra le transport ferroviaire plus attrayant et plus accessible à tous les usagers. Les voitures multifonctionnelles M6 en sont un bon exemple (à l'exception de la commande de la porte surbaissée).

Proposition

Dans le prolongement des précédentes résolutions visant à améliorer la qualité du transport ferroviaire pour les voyageurs à mobilité réduite (DOC 54 1011/001) et relative à la promotion de la combinaison bicyclette et train (DOC 54 1573/001), nous proposons concrètement ce qui suit.

Le prochain contrat de gestion avec la SNCB doit fixer des objectifs clairs et ambitieux en ce qui concerne le nombre minimum d'équipements pour les voyageurs à mobilité réduite, de toilettes accessibles et de places pour les vélos sur chaque liaison ferroviaire. Nous reconnaissons les efforts consentis jusqu'à présent par la SNCB avec la mise en service des voitures M6 et M7, qui offrent une capacité accrue pour les fauteuils roulants et/ou les vélos. Ces efforts sont cependant insuffisants. La plupart des voitures actives n'ont pas encore une capacité suffisante. Cette augmentation de capacité doit devenir l'une des priorités de la SNCB, afin que les personnes à mobilité réduite puissent utiliser le train comme un moyen de transport à part entière et que la combinaison vélo-train devienne une option efficace, durable et moins coûteuse.

Le contrat de gestion doit également garantir une information correcte des voyageurs, en particulier des voyageurs à mobilité réduite et des passagers transportant un vélo. Pour l'instant, il n'est pas facile de savoir où se trouvent les espaces disponibles pour les personnes en fauteuil roulant et celles qui emmènent un vélo. Il existe suffisamment d'exemples à l'étranger qui indiquent clairement, en ligne et sur le quai, où se trouvent les voitures prévues pour que les personnes concernées puissent monter à bord du train de manière efficace et sans l'intervention de tiers.

De flexibilité van dit soort rijtuigen zal ervoor zorgen dat het treinvervoer aantrekkelijker en toegankelijker wordt voor alle gebruikers. De multifunctionele rijtuigen in de M6-rijtuigen zijn hiervan een goed voorbeeld (met uitzondering van de bediening van de verlaagde deur).

Voorstel

Rekening houdend met en verder bouwend op de voorgaande resolutie voor het verbeteren van het treinvervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit (DOC 54 1011/001) en de resolutie voor het stimuleren van de combinatie fiets en trein (DOC 54 1573/001) stellen wij concreet het volgende voor.

De komende beheersovereenkomst met de NMBS moet heldere en ambitieuze doelstellingen opleggen inzake het minimaal aantal voorzieningen voor reizigers met een beperkte mobiliteit, toegankelijke toiletten en plaatsen voor fietsen op elke treinverbinding. We erkennen de tot nu gedane inspanningen van de NMBS met de instroom van de M6 en M7-rijtuigen, die tot een verhoogde capaciteit voor rolstoelen en/of fietsen zorgen. Deze inspanningen zijn echter niet voldoende. Het merendeel van de actieve rijtuigen beschikt nog steeds niet over voldoende capaciteit. Deze capaciteitsverhoging moet een van de prioriteiten bij de NMBS worden zodoende dat mensen met een beperkte mobiliteit de trein als een volwaardig vervoersmiddel kunnen gebruiken en de combinatie fiets-trein een efficiënte, duurzame en goedkopere mogelijkheid wordt.

De beheersovereenkomst moet ook werk maken van correcte reizigersinformatie, specifiek voor reizigers met een beperkte mobiliteit en reizigers die een fiets vervoeren. Momenteel is het niet eenvoudig om te weten waar de beschikbare ruimtes voor rolstoelgebruikers en personen die een fiets meenemen zich bevinden. Hierbij zijn er voldoende voorbeelden vanuit het buitenland die zowel online als op het perron duidelijk aangeven waar de voorziene rijtuigen zich bevinden zodat de betrokken personen efficiënt en zonder tussenkomst van derden de trein kunnen opstappen.

Tim VANDENPUT (Open Vld)
Marianne VERHAERT (Open Vld)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les résolutions visant à améliorer la qualité du transport ferroviaire pour les voyageurs à mobilité réduite (DOC 54 1011/001) et relative à la promotion de la combinaison bicyclette et train (DOC 54 1573/001);

B. vu les moyens prévus dans le plan d'investissement de la SNCB et d'Infrabel pour améliorer l'accessibilité des points d'arrêt et des gares;

C. considérant que, même après l'arrivée des voitures M7, on trouve encore beaucoup de matériel roulant qui ne dispose pas d'espaces multifonctionnels, d'espace pour transporter des vélos et/ou des fauteuils roulants ou de toilettes accessibles;

D. considérant que le vélo offre une alternative durable aux déplacements de courte et de moyenne distance;

E. considérant qu'il n'est pas facile, pour les voyageurs à mobilité réduite ou transportant un vélo, de savoir où se trouve l'espace prévu pour eux dans un train entrant en gare;

INSISTE AUPRÈS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

1. pour qu'il impose l'inscription dans le prochain contrat de gestion avec la SNCB d'objectifs clairs concernant le nombre minimum d'équipements pour les voyageurs à mobilité réduite, de toilettes accessibles et d'espaces pour les vélos sur chaque liaison ferroviaire;

2. pour qu'il impose l'inscription dans le prochain contrat de gestion avec la SNCB d'objectifs clairs concernant l'information correcte des voyageurs, plus spécifiquement des voyageurs à mobilité réduite et transportant un vélo;

3. pour qu'il indique dans le prochain contrat de gestion avec la SNCB que le transport de voyageurs avec un vélo est une mission de service public qui doit être disponible à un prix attractif.

5 décembre 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op resoluties met het oog op het verbeteren van het treinvervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit (DOC 54 1011/001) en het stimuleren van de combinatie fiets en trein (DOC 54 1573/001);

B. gelet op de in het investeringsplan van de NMBS en Infrabel voorziene middelen voor de verbetering van de toegankelijkheid van de haltes en stations;

C. stelt vast dat ook na de instroom van de M7-rijtuigen er nog veel treinmaterieel is dat niet beschikt over multifunctionele ruimtes, plaats om fietsen en/of rolstoelen te vervoeren of toegankelijke toiletten;

D. vindt dat de fiets een duurzaam alternatief biedt voor verplaatsingen op korte en middellange afstand;

E. wijst erop dat het voor reizigers met een beperkte mobiliteit of reizigers die een fiets vervoeren niet eenvoudig is om te weten waar de voorziene ruimte zich bevindt in een aankomende trein;

DRINGT ER BIJ DE FEDERALE REGERING OP AAN OM

1. in de komende beheersovereenkomst met de NMBS duidelijke doelstellingen op te leggen inzake het minimaal aantal voorzieningen voor reizigers met een beperkte mobiliteit, toegankelijke toiletten en plaatsen voor fietsen op elke treinverbinding;

2. in de komende beheersovereenkomst met de NMBS duidelijke doelstellingen op te leggen inzake correcte reizigersinformatie, meer specifiek voor reizigers met een beperkte mobiliteit en reizigers die een fiets vervoeren;

3. in de komende beheersovereenkomst met de NMBS op te nemen dat het vervoeren van reizigers met de fiets een opdracht is van openbare dienst die tegen een aantrekkelijk tarief beschikbaar moet zijn.

5 december 2019

Tim VANDENPUT (Open Vld)
Marianne VERHAERT (Open Vld)