

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 septembre 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à consolider
la popularité du vélo**

(déposée par
Mmes Kim Buyst et Sarah Schlitz et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 september 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met als doel het versterken
van de populariteit van de fiets**

(ingediend door
de dames Kim Buyst en Sarah Schlitz c.s.)

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 (beigekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le vélo est en plein essor. Les magasins de vélos peinent à répondre à la demande croissante. Les compteurs de vélos enregistrent des records. Lors des premières mesures corona en mars et avril 2020, le nombre de déplacements, tous modes de transport confondus, a diminué. Seul le vélo a échappé à cette tendance. Le nombre de cyclistes sur la route a augmenté comme jamais auparavant.

Cette résolution vise à consolider et approfondir le développement de la pratique du vélo au quotidien. C'est une bonne chose que la population (re)découvre spontanément le vélo, mais si nous voulons ancrer le vélo dans la mobilité de manière durable, les engagements politiques doivent être au rendez-vous. Plusieurs obstacles empêchent les citoyennes et citoyens d'utiliser régulièrement le vélo ou de l'utiliser sur de longues distances. Plus de sécurité routière, une approche plus stricte du vol de vélos et la possibilité de monter dans le train facilement avec un vélo sont des leviers à la portée du gouvernement fédéral pour rendre le cyclisme encore plus attractif.

Une part croissante de cyclistes sur la route

Telraam.net, qui utilise des capteurs et des caméras pour compter le nombre de voitures, de camions, de cyclistes et de piétons à des centaines d'endroits en Flandre, sur les routes régionales et communales, observe une nette augmentation du nombre de vélos en circulation.

Sur le graphique ci-dessous, les semaines 1 à 7 correspondent à la période de confinement stricte. Dans les 2 premières semaines, il y a eu globalement beaucoup moins de déplacements, mais après cela, le nombre de piétons et de cyclistes a augmenté, tandis que le nombre de voitures et de camions est resté bas (50 à 60 % par rapport à la période pré-corona). Le cyclisme en particulier est devenu très populaire. Pendant le confinement, en Flandre, il y a eu certains jours plus de cyclistes qu'avant la période corona. Les semaines 8 à 9 correspondent à la période du premier assouplissement des mesures corona. Le nombre de voitures et de camions a augmenté considérablement, mais le vélo est resté très utilisé.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

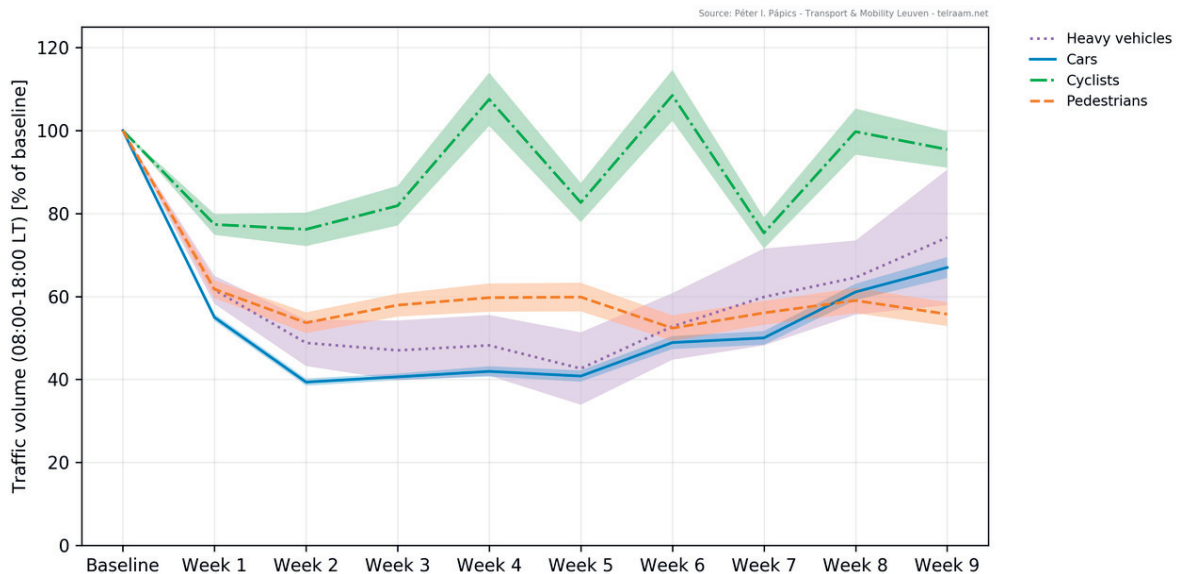
De fiets boomt. Fietsenwinkels kunnen de vraag naar nieuwe fietsen moeilijk bijhouden. Fietsentellers breken record na record. Tijdens de corona-maatregelen in maart en april 2020 viel het aantal verplaatsingen met alle vervoersmodi terug. De fiets ontsprong deze dans. Het aantal fietsers op de weg steeg als nooit tevoren.

Deze resolutie heeft tot doel deze plotse stijging te bestendigen. Het is goed dat mensen de fiets (her)ontdekken, maar willen we de fiets duurzaam verankeren in het mobiliteitsbeleid, dan moet het beleid volgen. Verschillende drempels weerhouden mensen ervan de fiets vaak te gebruiken of hem ook te gebruiken voor lange afstanden. Meer verkeersveiligheid, een strengere aanpak tegen fietsdiefstallen en vlot de trein op kunnen met je fiets zijn hefboomen die de federale overheid in handen heeft om fietsen nog aantrekkelijker te maken.

Stijgend aandeel fietsers op de weg

Telraam.net dat met behulp van sensoren en camera's op honderden plaatsen in Vlaanderen op gewest- en lokale wegen het aantal auto's, vrachtwagens, fietsers en voetgangers telt, ziet een duidelijk stijgend aandeel voor de fiets.

Week 1 tot en met 7 op onderstaande grafiek is de periode van de (volledige) lockdown. In de 2 eerste weken van de lockdown zijn er in het algemeen veel minder verplaatsingen maar daarna stijgt het aantal voetgangers en fietsers, terwijl het aantal auto's en vrachtwagens met 50 tot 60 procent daalt. Vooral fietsen wordt erg populair. Er zijn op sommige dagen zelfs méér fietsers dan voor de coronaperiode. Week 8 tot en met 9 is de periode van de eerste versoepelingen van de coronamaatregelen. Het aantal auto's en vrachtwagens neemt flink toe maar ook de fiets blijft het goed doen.



Cette tendance a été observée dans toutes les régions. La situation en Wallonie est frappante: avant le confinement, 1 % des déplacements se faisaient à vélo. En juin, la part du vélo était passée à 5 %. Au cours de la première semaine de septembre, pas moins de 75 % de cyclistes en plus ont parcouru Bruxelles par rapport à l'année précédente.

Le baromètre de la mobilité (<https://www.vias.be/nl/onderzoek/mobiliteitsbarometer/>) de Vias le confirme également. Avant le confinement, 5,16 % de tous les kilomètres parcourus étaient parcourus à vélo. Pendant le confinement, ce chiffre s'est élevé à 14,25 %. Après le confinement, il était toujours à 15,19 %. Vias a observé 53,83 % de cyclistes de plus pendant le confinement que pendant la même période en 2018 et 2019. Après le confinement, ils ont même noté une augmentation de 202 %.

	[%]	[%]	[%]
Autre	0,39	1,52	0,53
Bus	2,32	1,29	0,76
Deux-roues motorisés	1,03	1,88	0,97
Metro ou Tram	1,31	0,75	0,29
Pedelec	0,48	0,62	0,64
Piéton	5,72	13,01	11,68
Train	10,39	3,86	3,2
Trottinette électrique	0,1	0,07	0,1
Vélo	2,92	8,49	8,3
Vélo à assistance électrique	1,76	5,14	6,25
Voiture conducteur	59,13	57,27	56,98
Voiture passager	4,44	6,11	10,31

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS: % DE KM PARCOURUS

Deze tendens stelt zich in elk gewest. In Wallonië is de situatie opvallend: vóór de lockdown werd 1 % van de verplaatsingen met de fiets gemaakt. In juni was het aandeel van de fiets gestegen tot 5 %. Tijdens de eerste week van september reden er maar liefst 75 % meer fietsers doorheen Brussel dan het jaar voordien.

Ook de mobiliteitsbarometer (<https://www.vias.be/nl/onderzoek/mobiliteitsbarometer/>) van Vias bevestigt dit. Voor de lockdown werd 5,16 % van alle gereden kilometers met de fiets afgelegd. Tijdens de lockdown ging het al om 14,25 %. Na de lockdown ging het nog steeds om 15,19 %. Vias zag tijdens de lockdown 53,83 % meer fietsers dan tijdens de zelfde periode in 2018 en 2019. Na de lockdown zagen ze zelfs een stijging van 202 %.

	[%]	[%]	[%]	
Andere	0,39	1,52	0,53	VOOR
Bus	2,32	1,29	0,76	TJDENS
Gemotoriseerde tweewielers	1,03	1,88	0,97	NA
Metro of Tram	1,31	0,75	0,29	
Pedelec	0,48	0,62	0,64	
Voetganger	5,72	13,01	11,68	
Trein	10,39	3,86	3,2	
E-step	0,1	0,07	0,1	
Fiets	2,92	8,49	8,3	
Fiets met elektrische bijstand	1,76	5,14	6,25	
Wagen bestuurder	59,13	57,27	56,98	
Wagen passagier	4,44	6,11	10,31	

VERDELING VAN DE VERPLAATSINGEN: % AFGELEGDE KM

Des ventes et une production en hausse qui n'arrivent pas à suivre la demande

Les ventes de vélos ont également explosé pendant le confinement. La chaîne de magasins de vélos Fiets! a vendu jusqu'à cinq fois plus que prévu. "Le pic s'est désormais stabilisé, mais les ventes – tant en nombre qu'en chiffre d'affaires – sont toujours 1,5 à 2 fois supérieures." (<https://www.tijd.be/ondernemen/sport/de-race-naar-de-fiets/10239428.html>)

Les fabricants de vélos belges ont aussi enregistré de très bons chiffres. Ludo, l'un des plus importants fournisseurs de vélos belges, avait pour objectif de vendre 70 000 vélos cette année. Or, la demande est d'au moins 80 000. Ils ne peuvent pas répondre à cette demande supplémentaire. Cette évolution s'observe dans le monde entier.

Les services de réparation de vélos tels que Pro Vélo ou Fietpunt ont également été débordés. Certaines pièces de rechange sont encore indisponibles.

L'impact sur les déplacements

Les chiffres du SPF Mobilité montrent que les Belges font désormais plus souvent du vélo ou de la marche pour se rendre au travail. C'est le cas de 22 % des Belges. Avant le corona, ce chiffre était de 16 %. Selon l'organisme assureur VAB, 1 automobiliste sur 10 aurait délaissé sa voiture au profit du vélo pour se rendre au travail. Il est à noter que globalement, l'augmentation de l'utilisation du vélo se ferait principalement au détriment des transports publics.

Il y a également eu une augmentation importante du secteur des vélos professionnels. La société de location Arval a vu tripler le nombre de vélos d'entreprise pour les mois de mars et avril par rapport à 2019. La moitié des vélos loués sont des vélos électriques (53 %) et un vélo d'entreprise sur trois est un vélo à assistance électrique.

Le vol de vélos

Le vol de vélos est un frein important à l'utilisation du vélo et doit être combattu fermement. Plus de 30 000 vélos volés sont signalés à la police chaque année. Le moniteur de sécurité 2018 (http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2018/reports/FEDERAAL_NL.pdf) montre que seuls 48,11 % des Belges signalent le vol de leur vélo. Le nombre réel de vélos volés est donc beaucoup plus élevé. Le moniteur de sécurité 2018 montre que 22 % des Belges vivent le vol de vélos comme un problème dans leur quartier. 10,1 % ont indiqué en avoir eux-mêmes été victimes.

Stijgende verkoop en productie die niet kan volgen

Ook de verkoop van het aantal fietsen gaat door het dak. Bij fietswinkelketen Fiets! verkochten ze tot vijf keer meer dan gebudgetteerd. De piek is nu afgevlakt, maar de verkoop – zowel in aantal als in omzet – ligt nog altijd 1,5 tot 2 keer hoger. (<https://www.tijd.be/ondernemen/sport/de-race-naar-de-fiets/10239428.html>)

Ook bij de Belgische fietsenproducenten is het feest. 'Een van de belangrijkste Belgische fietsenleveranciers Ludo mikte dit jaar op een verkoop van 70 000 fietsen. De vraag ligt echter op minstens 80 000. Deze bijkomende vraag kunnen ze niet bijbenen. Deze evolutie zien we wereldwijd.

Ook fietshersteldiensten zoals Pro Vélo of Fietspunt, werden overweldigd. Sommige reserveonderdelen zijn nog steeds schaars.

Impact op woon-werkverkeer

Uit cijfers van de FOD Mobiliteit blijkt dat Belgen ook meer fietsen of wandelen naar het werk. 22 procent van de Belgen doet dit. Voor corona lag dat cijfer op 16 procent. Volgens mobiliteitsorganisatie VAB zou 1 op de 10 automobilisten zijn auto hebben ingeruild voor de fiets om naar het werk te gaan. De stijging van het gebruik van de fiets zou echter vooral ten koste gaan van het openbaar vervoer.

Ook in de tak van bedrijfsfietsen was een opvallende stijging te merken. Leasingmaatschappij Arval zag een verdriedubbeling van het aantal bedrijfsfietsen voor de maanden maart en april ten opzichte van 2019. De helft van de geleasede fietsen zijn e-bikes (53 %) en een op de drie bedrijfsfietsen zijn speed pedelecs.

Fietsdiefstallen

Fietsdiefstal is een rem op nieuw en bestaand fietsgebruik en moet grondig aangepakt worden. Per jaar worden er bij de politie meer dan 30 000 gestolen fietsen aangegeven. Uit de veiligheidsmonitor 2018 (http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2018/reports/FEDERAAL_NL.pdf) blijkt dat slechts 48,11 % van de Belgen een fietsdiefstal aangeeft. Het totale aantal gestolen fietsen ligt dus nog veel hoger. Uit de veiligheidsmonitor 2018 blijkt dat 22 % van de Belgen fietsdiefstallen als een probleem ervaren in zijn buurt. 10,1 % gaf aan zelf een fietsdiefstal te hebben ervaren.

Les organisations cyclistes Fietsersbond et Gracq proposent dans leur mémorandum commun d'établir une base de données nationale dans laquelle chaque vélo est lié à son propriétaire. De cette manière, nous évitons que les vélos volés ne soient vendus comme vélos d'occasion et le propriétaire de chaque vélo peut être facilement retrouvé.

Plusieurs zones de police utilisent déjà des vélos-appâts afin de pouvoir remonter les filières de vélos volés. Il s'agit de vélos équipés de balises GPS attachés avec un cadenas dans l'espace public par la police. D'autres zones de police sont plus frileuses car cette mesure est toujours dans une zone grise sur le plan réglementaire. En effet, la police n'a pas le droit de recourir à l'incitation au vol. Dans la zone de police de Malines, cette technique est utilisée et fonctionne bien: en un semestre, la police a pu arrêter 23 suspects en flagrant délit. Des recherches menées par l'Université de Tilburg indiquent que le nombre de dossiers pour vol de vélos a diminué de 40 % grâce à cette technique.

Cette résolution demande que l'utilisation de vélos-appâts soit clarifiée, afin que chaque zone de police puisse mettre en oeuvre cette méthode.

Bien sûr, ces dispositifs doivent être accompagnés de mesures préventives à l'initiative des autres niveaux de pouvoir comme la création de parkings vélos sécurisés ou des campagnes de sensibilisation à l'achat d'un bon cadenas.

La part croissante des cyclistes dans les accidents de la route

91 cyclistes ont été tués dans un accident de la route en 2019. Il s'agit d'une augmentation de 71 % par rapport à 2010. Jamais auparavant il n'y a eu autant de morts à vélo. Le nombre de blessés a également augmenté de 86 % pour atteindre 10 293 en 2019.

Fietsorganisaties Fietsersbond en Gracq stellen in hun gezamenlijk memorandum voor om een nationale databank op te richten waarin elke fiets gekoppeld wordt aan zijn eigenaar. Zo voorkomen we dat gestolen fietsen verkocht worden als tweedehandsfiets en kan de eigenaar van elke fiets vlot opgespoord worden.

Verschillende politiezones maken al gebruik van lokfietsen om georganiseerde fietsdiefstallen te ontmantelen. Dit zijn fietsen uitgerust met GPS-bakens die door de politie met een hangslot in de openbare ruimte zijn bevestigd. Andere politiezones zijn wantrouwer gezien deze maatregel zich nog steeds in een grijze zone bevindt. De politie heeft niet het recht om aan te zetten tot diefstal. In politiezone Mechelen bewijzen ze echter dat het werkt: Op één semester konden ze 23 verdachten op heterdaad betrappen. Onderzoek van Tilburg University geeft aan dat het aantal aangiftes van fietsdiefstallen met 40 % daalt.

Deze resolutie pleit ervoor om het gebruik van lokfietsen uit de grijze zone te halen, zodat elke politiezone er mee aan de slag kan.

Uiteraard moeten deze maatregelen vergezeld gaan van preventieve maatregelen op initiatief van andere overheidsniveaus, zoals het creëren van veilige fietsenstallingen of bewustmakingscampagnes over de aanschaf van een goed hangslot.

Stijgend aandeel fietsers in verkeersongevallen

91 fietsers lieten in 2019 het leven bij een verkeersongeval. Dat is ten opzichte van 2010 een stijging van 71 %. Nooit eerder vielen er zo veel fietsdoden. Ook het aantal gewonden steeg met 86 % tot 10 293 Belgen.

Tableau 8 Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste et du nombre de cyclistes victimes, Belgique

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels	8.462	9.591	9.096	8.745	9.571	9.112
Total victimes	8.682	9.796	9.072	8.967	9.825	9.281
Tués	65	62	81	79	78	87
Blessés	8.617	9.734	8.991	8.888	9.747	9.194

	2016	2017	2018	2019	Évolution 2018-2019 #	Évolution 2018-2019 %
Accidents corporels	9.421	9.135	9.980	10.210	+230	+2,3%
Total victimes	9.584	9.232	10.153	10.384	+231	+2,3%
Tués	80	66	84	91	+7	+8,3%
Blessés	9.504	9.166	10.069	10.293	+224	+2,2%

Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL | Infographie : Vias institute

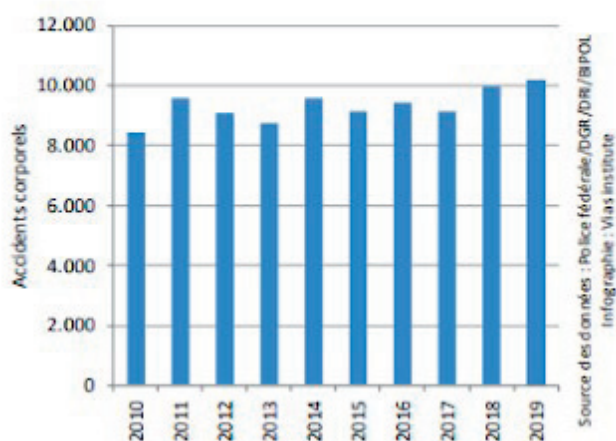
Tabel 8 Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen met minstens één fietser en het aantal slachtoffers bij fietsers, België

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Letselongevallen	8.462	9.591	9.096	8.745	9.571	9.112
Totaal slachtoffers	8.682	9.796	9.072	8.967	9.825	9.281
Doden	65	62	81	79	78	87
Gewonden	8.617	9.734	8.991	8.888	9.747	9.194

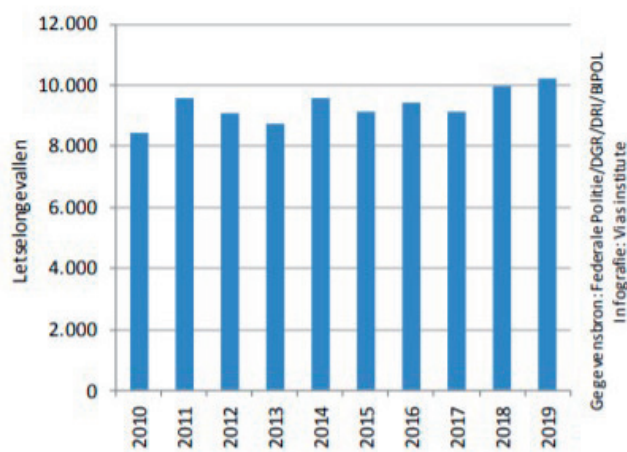
	2016	2017	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %
Letselongevallen	9.421	9.135	9.980	10.210	+230	+2,3%
Totaal slachtoffers	9.584	9.232	10.153	10.384	+231	+2,3%
Doden	80	66	84	91	+7	+8,3%
Gewonden	9.504	9.166	10.069	10.293	+224	+2,2%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: Vias institute

Figure 17 Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste, Belgique



Figuur 17 Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen met minstens één fietser, België



Les sanctions relatives aux infractions routières sont actuellement les mêmes pour tous les conducteurs, quel que soit le véhicule. Il n'est pas logique qu'un camionneur qui ignore un feu rouge se voie infliger une amende aussi sévère qu'un cycliste, alors que les conséquences ne sont clairement pas les mêmes. On attend de chaque usager de la route qu'il respecte le code de la route. Mais les véhicules plus dangereux pour les autres usagers de la route en cas d'infraction doivent être traités plus sévèrement. Ce danger dépend de la masse et de la vitesse du véhicule. Les sanctions doivent être proportionnelles au danger créé.

Dans la proposition de nouveau code de la route, de nombreux ajustements ont été apportés pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes. Cependant, ce code de la route n'est toujours pas en application. Les signataires de cette résolution exhortent le gouvernement à agir rapidement. Le code de la route devrait être davantage basé sur le principe STOP, qui opère une hiérarchisation entre les différents modes de déplacement. La priorité est accordée aux piétons (*Stappen*), puis aux cyclistes

De straffen bij verkeersovertredingen zijn op dit moment gelijk voor alle bestuurders. Dit is niet logisch: een vrachtwagen die rood licht negeert wordt even zwaar beboet als een fietser, terwijl de gevolgen duidelijk niet dezelfde zijn. Iedere weggebruiker wordt geacht de wegcode te respecteren, geen discussie. Maar voertuigen die meer gevaar creëren bij een overtreding voor andere weggebruikers, moeten zwaarder aangepakt worden. Dat gevaar hangt af van de massa en de snelheid van een voertuig. Straffen moeten evenredig zijn met het gecreëerde gevaar.

In het voorstel van nieuwe wegcode werden heel wat aanpassingen gedaan die de veiligheid en het comfort van fietsers ten goede komen. Deze wegcode raakte echter nog steeds niet ingevoerd. De ondertekenaars willen de regering aansporen hier snel werk van te maken. De wegcode moet meer vertrekken vanuit het STOP-principe, dat een hiërarchie vastlegt tussen de verschillende verplaatsingswijzen. Er wordt voorrang gegeven aan voetgangers (*Stappen*), vervolgens aan

(*Trappen*), ensuite aux transports publics (*Openbaar vervoer*) et enfin, aux véhicules privés (*Privévervoer*). Le code de la route est encore trop souvent adapté à la voiture individuelle. Pourtant, prendre les usagers de modes actifs comme unité de mesure est important pour accroître la sécurité routière de ces usagers vulnérables d'une part, pour accroître le confort d'autre part.

Vélo et train: une complémentarité parfaite

L'avenir de la mobilité est multimodal. Pourtant, pouvoir passer facilement d'un mode de transport à un autre n'est pas encore une réalité. Le principe "*Mobility as a Service*" reste des paroles en l'air si l'on ne prend pas de mesures permettant de mieux coordonner les différents moyens de transport.

Le vélo peut être un véritable allié du train. Votre destination finale est rarement la gare elle-même. Le vélo est souvent le plus adapté pour parcourir les derniers kilomètres jusqu'à votre destination. Dans de plus en plus de gares, vous pouvez emprunter un vélo partagé, mais beaucoup de gens préfèrent le confort de leur propre vélo. Pourtant, l'emmener avec soi dans le train est souvent un exploit. Toutes les gares ne sont pas facilement accessibles à vélo (et encore moins en fauteuil roulant). Le ticket vélo est à un tarif fixe, quelle que soit la distance que l'on souhaite parcourir. Il n'y a pas de garantie d'avoir une place pour son vélo dans le train.

Nous avons besoin d'un ticket vélo ayant un tarif variable selon la distance. Chaque train, aux niveaux national et international, doit toujours pouvoir transporter 8 vélos. Un espace suffisant pour les vélos doit également être prévu dans les trains plus anciens. Une option possible est de pouvoir convertir une partie d'un wagon en places pour vélos. Cette demande est soutenue par la Fédération européenne de cyclisme ECF et le Parlement européen dans le cadre du nouveau règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires. Chaque gare doit également être entièrement accessible, pour les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Chaque quai doit donc être accessible grâce à un ascenseur ou en prévoyant une rampe au lieu d'un escalier.

fietzers (*Trappen*), vervolgens aan het openbaar vervoer (*Openbaar vervoer*) en tenslotte aan particuliere voertuigen (*Privévervoer*). De wegcode is nog te vaak op maat van een personenwagen geschreven. De actieve weggebruikers als maat der dingen nemen is echter belangrijk om enerzijds de verkeersveiligheid voor deze kwetsbare weggebruikers te verhogen, maar anderzijds ook om het comfort te verhogen.

Fiets en trein: een perfecte combinatie

De toekomst van de mobiliteit is multimodaal. Vlot overstappen van het ene vervoersmiddel naar het andere zonder kopzorgen, daar zijn we nog niet. "*Mobility as a Service*" blijft een duur woord als we niet echt stappen ondernemen om de verschillende vervoersmiddelen beter op elkaar af te stemmen.

De fiets kan een echte bondgenoot van de trein zijn. Je eindbestemming is zelden het station zelf, om de laatste kilometers te overbruggen naar je bestemming is de fiets vaak het best geschikt. In steeds meer stations kan je een deelfiets uitlenen, maar veel mensen kiezen liever voor het comfort van hun eigen fiets. Deze meenemen op de trein is vaak een huzarenstukje. Niet alle stations zijn even vlot toegankelijk met de fiets (laat staan met een rolstoel). Het fietsticket is een vast tarief, onafhankelijk van de afstand die je wil overbruggen. Je hebt geen garantie op een plaats voor je fiets op de trein.

We hebben dus nood aan een fietsticket dat variabel is voor de afstand. Op elke trein, nationaal én internationaal moeten steeds 8 fietsen mee kunnen. Ook op ouder rollend materieel moet voldoende ruimte voor fietsen voorzien worden. Een mogelijk optie daar is het ombouwen van een gedeelte van een wagon naar fietsplaatsen. Deze vraag wordt gesteund door de Europese fietsfederatie ECF en het Europees Parlement in het kader van de nieuwe verordening betreffende passagiersrechten op het spoor. Elk station moet bovendien integraal toegankelijk zijn, voor fietsers én mensen met een beperking. Elk perron moet dus toegankelijk worden door middel van een lift of door het voorzien van een helling in plaats van een trap.

Opter pour une véritable intégration de ces deux modes de transport augmenterait considérablement le potentiel des deux.

Kiezen voor een echte integratie van beide vervoersmiddelen vergroot het potentieel van beiden enorm.

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Cécile THIBAUT (Ecolo-Groen)
Tinne VAN der STRAETEN (Ecolo-Groen)
Barbara CREEMERS (Ecolo-Groen)
Séverine de LAVELEYE (Ecolo-Groen)
Wouter DE VRIENDT (Ecolo-Groen)
Albert VICAIRE (Ecolo-Groen)
Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la popularité croissante du vélo tout au long de la crise sanitaire en tant qu'alternative saine et durable;

B. vu les décisions de divers niveaux pouvoir d'allouer plus d'espace aux cyclistes en créant de nouvelles rues cyclables et pistes cyclables;

C. vu plusieurs résolutions adoptées antérieurement dans le but d'encourager l'utilisation du vélo;

D. considérant le nombre de vols de bicyclettes qui constitue un frein majeur à l'utilisation du vélo depuis de nombreuses années;

E. vu le succès de la mesure provisoire de gratuité de transport de vélos dans le train;

F. compte tenu de la part croissante des cyclistes dans les accidents de la route;

G. considérant que le cyclisme est un moyen idéal pour rendre notre mobilité plus durable et pour lutter contre les embouteillages;

H. considérant que l'élimination des obstacles rencontrés par les cyclistes peut encourager une utilisation plus poussée du vélo;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE:

1. soutenir l'initiative des régions de développer une base de données de vélos reliant l'identité de l'utilisateur à celle du vélo;

2. rendre possible l'utilisation de vélos-appâts à grande échelle, en clarifiant les réglementations existantes en matière d'incitation au vol;

3. accélérer l'élaboration d'un code de la route moderne et sans ambiguïté, dans lequel les modes de transport actifs sont au centre et leur sécurité est renforcée;

4. adapter les sanctions pour infractions routières au danger occasionné et ainsi différencier les différents types d'usagers de la route;

5. imposer aux différentes compagnies ferroviaires de prévoir au minimum 8 places pour vélo dans chaque

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de stijgende populariteit van de fiets doorheen de corona-crisis als gezond en duurzaam alternatief;

B. gelet op de beslissingen van verschillende wegbeheerders om meer plaats toe te kennen aan fietsers door het uitbreiden van fietsstraten of het aanleggen van nieuwe fietspaden;

C. gelet op verscheidene eerder aangenomen resoluties met als doelstelling het fietsgebruik aan te moedigen;

D. wijst naar het aantal fietsdiefstallen dat al jaar en dag een grote ergernis is van burgers;

E. gelet op het succes van de tijdelijke maatregel om het meenemen van de fiets op de trein gratis te maken;

F. gelet op het stijgende aandeel van fietsers in ongevallencijfers;

G. wijst erop dat fietsen een ideale manier is om onze mobiliteit te verduurzamen en files tegen te gaan;

H. overwegende dat het wegwerken van drempels die fietsers ervaren het verdere gebruik van de fiets kan aanmoedigen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het initiatief van de gewesten inzake de ontwikkeling van een fietsdatabank waarbij de identiteit van de gebruiker aan die van de fiets wordt gekoppeld te ondersteunen;

2. het inzetten van lokfietsen op grote schaal mogelijk te maken, door de bestaande regelgeving rond uitlokking te verduidelijken;

3. versneld een moderne eenduidige wegcode uit te werken, waarin actieve vervoersmodi centraal staan en hun verkeersveiligheid verhoogd wordt;

4. de bestraffing van verkeersovertredingen aan te passen aan het gecreëerde gevaar en dus te differentiëren tussen verschillende soorten weggebruikers;

5. de verschillende treinmaatschappijen te verplichten op elke nationale en internationale treinverbinding

train sur toutes les liaisons ferroviaires nationales et internationales en Belgique;

6. inscrire dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB les éléments suivants:

a. rendre plus attractif le transport de vélos dans le train en introduisant un tarif plus avantageux et variable pour un ticket vélo, encourageant l'utilisation pendant les heures creuses et dépendant de la distance du trajet;

b. accélérer l'accessibilité totale de ses gares aux vélos;

c. s'assurer que chaque gare dispose de parkings vélos de capacité suffisante, de qualité et sûrs;

d. mettre à disposition des vélos partagés dans chaque gare en collaboration avec d'autres partenaires.

15 septembre 2020

binnen België minstens 8 plaatsen voor fietsen op de trein te voorzien;

6. In het nieuwe beheerscontract van de NMBS de volgende elementen op te nemen:

a. het meenemen van de fiets op de trein aantrekkelijker maken door een voordeliger en variabel tarief voor een fietsticket in te stellen, dat gebruik in daluren stimuleert en afhankelijk is van de afstand van de treinrit;

b. de stations versneld integraal toegankelijk maken voor fietsen;

c. verankeren dat elk station moet beschikken over ruim voldoende, kwalitatieve, veilige fietsenstallingen;

d. in elk station deelfietsen ter beschikking stellen, in samenwerking met andere partners.

15 september 2020

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
 Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
 Cécile THIBAUT (Ecolo-Groen)
 Tinne VAN der STRAETEN (Ecolo-Groen)
 Barbara CREEMERS (Ecolo-Groen)
 Séverine de LAVELEYE (Ecolo-Groen)
 Wouter DE VRIENDT (Ecolo-Groen)
 Albert VICAIRE (Ecolo-Groen)
 Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen)