

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 september 2001

WETSVOORSTEL

betreffende de basismobiliteit op het spoor

(ingediend door de heren Daan Schalck en
Marcel Bartholomeeussen)

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	27
4. Bijlage	37

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 septembre 2001

PROPOSITION DE LOI

relative à la mobilité de base sur le rail

(déposée par MM. Daan Schalck et Marcel
Bartholomeeussen)

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	27
4. Annexe	37

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)	CRIV :	Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be	e-mail : aff.generales@laChambre.be

SAMENVATTING

Volgens de indieners geven recente simulaties een verontrustend beeld van de mobiliteitsproblemen die ons te wachten staan.

Wat het treinverkeer betreft, vereist een duurzaam scenario dat het treinaanbod toeneemt en dat de reistijd met de trein korter is dan die met de auto.

De indieners doen concrete voorstellen inzake minimumvereisten waaraan het binnenlandse reizigersvervoer per trein moet voldoen.

RÉSUMÉ

Les auteurs estiment que des simulations récentes laissent entrevoir des perspectives alarmantes en ce qui concerne les problèmes de mobilité qui nous attendent.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, une mobilité durable nécessite un accroissement de l'offre de trains et un raccourcissement de la durée des déplacements en train par rapport à celle des déplacements en voiture.

Les auteurs formulent des propositions concrètes en ce qui concerne les exigences minimales auxquelles doit satisfaire le trafic ferroviaire intérieur de voyageurs.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De rol van de trein in de mobiliteit

Recente simulaties in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen geven – andermaal – een verontrustend beeld van de mobiliteitsproblemen die ons te wachten staan.

In een trendscenario zou het verkeer in de spits tussen 1998 en 2010 in zijn globaliteit toenemen met 10%. Deze toename komt echter voor het grootste deel voor rekening van de auto: het computermodel voorspelt een toename van het autoverkeer met 21% in het algemeen, met een uitschieter van 28% op de A-wegen. In de wetenschap dat een toename van het autoverkeer met 10% leidt tot een verdubbeling van de files, is dit een erg verontrustend vooruitzicht. De NMBS zou volgens deze simulaties zijn aantal binnenlandse reizigers zien aangroeien met 8%. Daarbij dient opgemerkt dat het trendscenario uitgaat van een volledige realisatie van de investeringsprojecten die bij regeringsbeslissing van 17 oktober 2000 als prioritair werden bestempeld en van de realisatie van het GEN Brussel. Vermits ook De Lijn slechts een groei van 3% zou kennen, betekent dit dat het openbaar vervoer verder marktaandeel zou verliezen op de auto.

Het duurzaam scenario omvat een geheel van maatregelen die samen tot een fundamentele omslag in het verplaatsingsgedrag moeten leiden. Zo zou de prijs van de brandstof gelijke tred moeten houden met de prijzen van het openbaar vervoer en moet via allerlei vervoersplannen een eind worden gemaakt aan de dalende bezettingsgraad van de auto's.

Wat de trein betreft, voorziet het duurzaam scenario een toename van het treinaanbod met 30% en een sterk verbeterde reistijdconcurrentie van de trein tegenover de auto. Om concurrentieel te zijn moet een verplaatsing met de trein – inclusief het voor- en natransport – niet beduidend trager en liefst sneller zijn dan een verplaatsing met de auto over hetzelfde traject. Algemeen stellen de onderzoekers dat de gemiddelde reële snelheid op het spoornet zou moeten worden opgedreven van 58 km/u vandaag tot 67 km/u in 2010 (+ 15%).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rôle du train dans la mobilité

Des simulations effectuées récemment dans le cadre du Plan de mobilité de la Flandre laissent – une fois de plus – entrevoir des perspectives alarmantes en ce qui concerne les problèmes de mobilité qui nous attendent.

Si la tendance actuelle se confirme, le trafic aux heures de pointe augmenterait globalement de 10% entre 1998 et 2010. Cette augmentation serait toutefois essentiellement imputable à la voiture: le modèle informatique prévoit une augmentation du trafic automobile de 21% en général, et de 28% sur les autoroutes. Sachant qu'un accroissement du trafic automobile de 10% entraîne un doublement des files, c'est là une perspective très inquiétante. La SNCB verrait, selon ces simulations, augmenter son trafic intérieur de voyageurs de 8%. Il convient à cet égard d'observer que ce scénario suppose la réalisation intégrale des projets d'investissement qui ont été considérés comme prioritaires dans le cadre de la décision gouvernementale du 17 octobre 2000 ainsi que la réalisation du RER de Bruxelles. Étant donné que *De Lijn* ne connaîtrait également qu'une croissance de 3%, les transports en commun continueraient donc à perdre des parts de marché au profit de la voiture.

Le scénario durable comporte un ensemble de mesures qui, combinées, entraîneront un bouleversement du comportement en matière de déplacements. C'est ainsi que le prix du carburant devrait suivre les prix des transports publics et que toutes sortes de plans de transport devraient stopper la baisse du taux d'occupation des automobiles.

En ce qui concerne le train, le scénario durable prévoit une augmentation de 30 % de l'offre ferroviaire et une forte amélioration de la compétitivité du train par rapport à l'automobile. Pour être compétitif, un déplacement en train – y compris le temps nécessaire pour effectuer les trajets domicile-gare et gare-domicile – ne doit pas être sensiblement plus lent et doit même, de préférence, être plus rapide que le même déplacement effectué en voiture. Les chercheurs estiment d'une manière générale que la vitesse moyenne effective sur le réseau ferroviaire devrait passer de 58 km/h à 67 km/h en 2010 (+ 15 %).

Op basis van deze hypothesen voorziet het duurzaam scenario een groei van het aantal binnenlandse treinreizigers met 27% tussen 1998 en 2010. In combinatie met de maatregelen die moeten leiden tot een meer selectief en meer collectief autogebruik, zou de automobilité over deze periode globaal gezien niet langer mogen groeien. De beperkte groei van het verkeer op de autosnelwegen (+ 13%), wordt immers gecompenseerd door een afname van het autogebruik op de overige wegen (- 6%).

Situering van het wetsvoorstel

De prognoses van het Mobiliteitsplan Vlaanderen maken duidelijk dat een forse kwantitatieve en kwalitatieve opwaardering van het treinaanbod noodzakelijk is om te voorzien in de verplaatsingsbehoefte van de bevolking en om de economische centra bereikbaar te houden.

Dit wetsvoorstel geeft deze noodzakelijke opwaardering een operationeel karakter door de invoering van concrete, minimale aanbodsnormen waaraan het binnenlands reizigersvervoer per spoor moet voldoen. Naar analogie met de terminologie die het Vlaams Gewest hanteert voor het stads- en streekvervoer, bestempelen we dit normenstelsel als «basismobiliteit op het spoor», of kortweg «basismobiliteit».

Op kwantitatief vlak omschrijft basismobiliteit een netwerk van treinverbindingen, hun minimale frequentie en amplitude. Daartoe worden in een eerste fase de stations en stopplaatsen op het net onderverdeeld in vijf categorieën: IC Plus-stations, IC-stations, IR-stations, lokale stations en voorstadsstations. Deze indeling weerspiegelt zowel het huidige belang van een station of stopplaats voor het binnenlands reizigersvervoer als het potentiële belang, gelet op de socio-economische rol van de stad of de gemeente waar het station of de stopplaats zich bevindt.

Vervolgens worden de gewenste treinverbindingen gedefinieerd tussen stations van een zelfde categorie en tussen stations van verschillende categorieën. De basis van dit netwerk wordt gevormd door de IC Plus-verbindingen: snelle treinverbindingen die de belangrijkste steden van het land tijdens de week twee maal per uur rechtstreeks met elkaar verbinden. Samen met de IC-verbindingen, die eveneens twee maal per uur zorgen voor snelle verbindingen tussen de regionale steden en de grote steden en tussen de regionale steden onderling, vormen zij de ruggengraat van het binnenlands reizigersvervoer met de trein. Zij worden aangevuld door de IR-, de L- en de voorstads-

Sur la base de ces hypothèses, le scénario durable prévoit une hausse de 27 % du nombre d'usagers du rail en trafic intérieur entre 1998 et 2010. A la suite notamment des mesures qui doivent mener à une utilisation plus sélective et plus collective de l'automobile, l'automobilité ne pourrait plus augmenter au cours de cette période. La croissance limitée du trafic sur les autoroutes (+ 13 %) est en effet compensée par une réduction du trafic automobile sur les autres routes (- 6 %).

Portée de la proposition de loi

Les prévisions du Plan de mobilité pour la Flandre indiquent clairement qu'une revalorisation quantitative et qualitative de l'offre ferroviaire est indispensable pour répondre aux besoins de déplacement de la population et pour préserver l'accès aux centres économiques.

La présente proposition donne à cette nécessaire revalorisation un caractère opérationnel en fixant, en matière d'offre ferroviaire, des normes concrètes minimales auxquelles le trafic intérieur de voyageurs doit satisfaire. Par analogie avec la terminologie que la Région flamande utilise pour le transport urbain et régional, nous qualifions ce système de normes de «mobilité de base sur le rail» ou, en abrégé, de «mobilité de base».

Sur le plan quantitatif, la mobilité de base définit un réseau de relations ferroviaires, leur fréquence minimale et leur amplitude. A cet effet, les gares et points d'arrêt sont, dans une première phase, répartis en cinq catégories : gares IC Plus, gares IC, gares IR, gares locales et points d'arrêt. Cette classification reflète tant l'importance actuelle d'une gare ou d'un point d'arrêt pour le trafic intérieur de voyageurs que son importance potentielle, vu le rôle socio-économique joué par la ville ou la commune où la gare ou le point d'arrêt est situé.

La mobilité de base définit ensuite les liaisons ferroviaires souhaitées entre les gares d'une même catégorie et entre les gares de catégories différentes. Le base de ce réseau est constituée par les liaisons IC Plus, liaisons ferroviaires rapides qui relient directement les principales villes du pays deux fois par heure en semaine. Avec les liaisons IC, qui assurent également deux fois par heure des liaisons rapides entre les villes régionales et les grandes villes et entre les villes régionales, elles constituent l'épine dorsale du trafic ferroviaire intérieur de voyageurs. Elles sont complétées par des liaisons IR, L et suburbaines, qui assurent de bonnes liaisons ferroviaires (au moins un

verbindingen die zorgen voor goede treinverbindingen (minimum één trein per uur) tussen grote en regionale steden en hun verzorgingsgebied.

Via het netmanagement moeten deze bedieningsnormen worden omgezet in een concrete dienstregeling die een afspiegeling is van de sociaal-economische relaties en van de vervoerstromen die daarmee gepaard gaan.

Op basis van het voorgestelde theoretische schema is het onmogelijk om een raming te maken van het aantal (bijkomende) treinkilometers bij de realisatie van de basismobiliteit. Veel hangt immers af van de manier waarop de minimale aanbodsnormen zullen worden omgezet in een praktische dienstregeling. Dit is de taak van het netmanagement. Om de productiemiddelen op de meest efficiënte wijze in te zetten, voorzien we de mogelijkheid om treinverbindingen aan elkaar te koppelen en te integreren, op voorwaarde dat de basiskwaliteitsnormen gerespecteerd worden. Daarnaast wordt vanaf het niveau van de IR-verbindingen de mogelijkheid ingeschreven om een objectieve afweging te maken tussen het inzetten van treinen of andere exploitatievormen van gemeenschappelijk vervoer die een zelfde kwaliteit bieden. Tenslotte is de basismobiliteit – zoals de naam het zegt – een minimumaanbod, dat in functie van de vervoersvraag zal moeten worden aangevuld met bijkomende treinen. Het wetsvoorstel verplicht de netmanager in dit verband om vanaf een structurele bezettingsgraad van 90 % in tweede klasse onderzoek te doen naar een oplossing voor dit capaciteitsprobleem.

Niettemin kan met zekerheid gesteld worden dat de realisatie van de basismobiliteit zal leiden tot een aanzienlijke uitbreiding van het treinaanbod. Zo wordt met de IC Plus een geheel nieuw type treinverbinding geïntroduceerd. Daarnaast is het de bedoeling om tot een «uitzuivering» te komen tussen de diverse treinverbindingen. Zo worden vandaag op meerdere verbindingen IC-, IR- en L-treinen met elkaar verstrengd, wat ten koste gaat van de kwaliteit van de verbindingen op het hogere niveau en van de herkenbaarheid van het aanbod in hoofdte van de reizigers. Tenslotte liggen de voorgestelde minimale frequenties in een aantal gevallen hoger dan in het huidige treinaanbod. Zo zijn er – vooral tijdens het weekend – nog heel wat lokale verbindingen waar de frequentie minder dan één trein per uur bedraagt; basismobiliteit sluit dit naar de toekomst toe uit.

Op kwalitatief vlak impliceert basismobiliteit eveneens het opleggen van minimumnormen waaraan een treinverbinding van een bepaalde categorie moet voldoen. Deze normen hebben in de eerste plaats betrekking op de commerciële snelheid van de verbinding. Uitgangspunt is dat de trein even snel moet zijn als de auto voor dezelfde verplaatsing. De minimale com-

train par heure) entre les villes importantes et régionales et leur zone de chalandise.

Ces normes de desserte doivent être converties par le gestionnaire du réseau en un schéma concret des liaisons qui soit le reflet des relations socio-économiques et des flux de transport que celles-ci impliquent.

Il est impossible, sur la base du schéma théorique proposé, d'évaluer le nombre de kilomètres-train (supplémentaires) découlant de la réalisation de la mobilité de base. Beaucoup dépendra de la manière dont les normes minimales en matière d'offre seront converties en un schéma pratique. Cette conversion est la tâche du gestionnaire du réseau. Afin d'utiliser les moyens de production avec un maximum d'efficacité, nous prévoyons de coupler et d'intégrer des liaisons ferroviaires, à condition que les normes qualitatives soient respectées. En outre, à partir du niveau des liaisons IR, la possibilité est prévue de choisir objectivement entre la mise en service de trains et le recours à d'autres formes d'exploitation qui offrent la même qualité. Enfin, la mobilité de base est, comme l'expression l'indique, une offre minimale, qui devra être complétée en fonction de la demande de transport. La proposition de loi oblige le gestionnaire du réseau à rechercher une solution au problème de capacité à partir du moment où le taux d'occupation structurel atteint 90 % en deuxième classe.

Toutefois, on peut affirmer avec certitude que la réalisation de la mobilité de base permettra d'élargir considérablement l'offre ferroviaire. Ainsi, un tout nouveau type de liaison ferroviaire, la liaison IC Plus, fait son apparition. En outre, l'objectif est de mettre fin à l'enchevêtrement des différents types de liaisons ferroviaires. En effet, on constate actuellement qu'il n'est pas rare que des liaisons IC, IR et L s'enchevêtrent, ce qui porte préjudice à la qualité des liaisons du niveau supérieur et rend l'offre plus difficilement identifiable pour les voyageurs. Enfin, les fréquences minimales proposées sont dans certains cas plus élevées que les fréquences actuelles. Ainsi, il existe encore, principalement durant le week-end, de nombreuses liaisons locales dont la fréquence s'élève à moins d'un train par heure. La mobilité de base exclura à l'avenir cette possibilité.

Sur le plan qualitatif, la mobilité de base implique également que soient imposées des normes minimales auxquelles une liaison ferroviaire d'une catégorie déterminée doit satisfaire. Ces normes concernent en premier lieu la vitesse commerciale de la liaison. Le principe est que le train doit être aussi rapide que la voiture pour un déplacement identique. La vitesse com-

merciële snelheid varieert daarom volgens het soort verbinding: op de verbindingen tussen grote steden moet de trein concurrentieel zijn met het verkeer over de A-wegen; op IR- en L-verbindingen is de minimale commerciële snelheid van de trein afgestemd op deze van het wegverkeer over regionale en lokale verbindingen. Door de commerciële snelheid van de trein te bepalen als het quotiënt van de reistijd met de trein en de afstand over de weg, sluiten we bovendien uit dat lange omwegen over het spoor leiden tot een geflatteerd beeld van de commerciële snelheid.

Basismobiliteit houdt ook een «comfortnorm» in: wanneer het tweede klasse-gedeelte van een trein een structurele bezetting kent van 90% van het aantal zitplaatsen of meer, wordt de netmanager verplicht om te onderzoeken hoe dit capaciteitstekort kan worden weggerukt.

Dit wetsvoorstel sluit niet alleen aan bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar ook bij de federale regeringsbeslissing van 30 maart 2001 over de NMBS. Als centrale doelstelling stelt de regering tegen 2010 een toename van het aantal treinreizigers met 50% voorop. Om die doelstelling te halen moet de NMBS zich toelagen op de marktsegmenten die best beantwoorden aan de intrinsieke kwaliteiten van de trein als vervoermiddel voor grote groepen personen: de verplaatsingen over een afstand van 30 tot 500 km, de bediening van de grote agglomeraties, het pendelverkeer woon-werk en woon-school en het vervoer naar de grote toeristische centra. De regering stelt dat hiervoor, in het kader van het beheerscontract, *«kwaliteitsnormen worden opgesteld die een minimum aanbod en frequentie voorzien dat varieert in functie van het gebied, de dag, het tijdstip van de dag en dat aangepast is aan de reizigersstromen.»* Dit wetsvoorstel geeft concrete invulling aan deze kwaliteitsnormen en geeft op die manier de beslissing van de regering een operationeel karakter.

De nood aan een meer precieze omschrijving van de openbare dienstverlening

Artikel 156 van de wet van 21 maart 1991¹ bepaalt dat het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst een opdracht is van openbare dienst, waarvan de uitvoering opgedragen wordt aan de NMBS. Volgens artikel 3 van dezelfde wet moeten de regels en de voorwaarden m.b.t. de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst worden vastgelegd in het beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS.

¹ Wet 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (B.S., 27 maart 1991, err., B.S., 20 juli 1991).

merciale minimale varie dès lors en fonction du type de liaison : pour les liaisons entre les grandes villes, le train doit pouvoir soutenir la concurrence avec l'auto-route ; pour les liaisons IR et L, la vitesse commerciale minimale du train doit correspondre à celle des déplacements sur les voies de communication régionales et locales. En définissant la vitesse commerciale du train comme étant égale au quotient de la durée du voyage en train et de la distance parcourue par la route, nous excluons en outre que les longs détours sur le rail ne donnent une image avantageuse de la vitesse commerciale.

La mobilité de base comporte également une norme en matière de confort : lorsque la partie d'un train réservée aux deuxièmes classes connaît une occupation structurelle de 90% ou plus du nombre de places assises, le gestionnaire du réseau est obligé d'étudier les mesures à prendre afin de résoudre ce problème de capacité.

Si elle s'inscrit dans le prolongement du Plan de mobilité pour la Flandre, la présente proposition de loi s'inscrit aussi dans celui de la décision du gouvernement fédéral du 30 mars 2001 concernant la SNCB. Le gouvernement fixe comme objectif premier une augmentation de 50 % du nombre d'usagers du rail d'ici 2010. Pour atteindre cet objectif, la SNCB doit se concentrer sur les segments de marché qui répondent le mieux aux qualités intrinsèques du train en tant que moyen de transporter d'importants groupes de personnes : les déplacements sur une distance de 30 à 500 km, la desserte des grandes agglomérations, le trafic de navetteurs entre le domicile et le lieu de travail et entre le domicile et l'école, et le transport vers les grands centres touristiques. Le gouvernement estime qu'il convient de fixer à cette fin, dans le cadre du contrat de gestion, des normes qualitatives prévoyant une offre et une fréquence minimales qui varient en fonction de la région, du jour et du moment du jour et qui soient adaptées aux flux de voyageurs. La présente proposition de loi précise ces normes qualitatives et opérationnalise ainsi la décision du gouvernement.

Le besoin de définir plus précisément le service public

L'article 156 de la loi du 21 mars 1991¹ dispose que les missions de service public de la SNCB comprennent notamment le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire. Aux termes de l'article 3 de la même loi, les règles et conditions selon lesquelles l'entreprise exerce les missions de service public qui lui sont confiées par la loi sont arrêtées dans un contrat de gestion conclu entre l'État fédéral et la SNCB.

¹ Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (M.B. du 27 mars 1991 – err., M.B. du 20 juillet 1991).

In het lopende beheerscontract 1997-2001 tussen de Staat en de NMBS² beschrijven de artikels 9 tot 20 het minimale treinaanbod dat de NMBS in het kader van zijn openbare dienststopdracht moet aanbieden³. Een analyse van deze artikels leert dat ze de openbare dienstverlening op een erg rudimentaire manier definiëren en de NMBS een (te) ruime autonomie geven om naar eigen inzichten het treinaanbod te organiseren.

Artikel 9 maakt een onderscheid tussen de stations met een interstedelijk statuut en stations of stopplaatsen met een lokaal statuut. Deze indeling vormt de basis voor het vastleggen van de treinverbindingen.

In het advies 97/03 merkt het Raadgevend Comité van de Gebruikers terecht op dat deze indeling niet verfijnd genoeg is en pleit het Comité voor een indeling in vijf categorieën: interstedelijke hoofdstations (bv. Gent Sint Pieters, Aalst), interstedelijke stations (bv. Lokeren), knooppstations (bv. Puurs), lokale stations in stedelijke agglomeraties (bv. Hove) en de overige lokale stations (bv. Lierde). Los van de discussie over de modaliteiten van de categorisering die voorgesteld wordt door het Comité, is het duidelijk dat een indeling van de halteplaatsen in twee categorieën te rudimentair is om als basis te dienen voor het vastleggen van de treinverbindingen en voor het bepalen van minimumnormen voor het onthaal van de reizigers in en rond het station.

Artikel 10 onderscheidt binnen het binnenlands reizigersvervoer vier soorten verbindingen: interstedelijke verbindingen, lokale verbindingen, piekverbindingen en toeristische verbindingen.

Naar analogie met de meer verfijnde indeling van de halteplaatsen, zou hier ook een meer verfijnde categorisering van de verbindingen op zijn plaats zijn. Zo vormen de interregionale verbindingen (IR) geen aparte categorie en is het nodig om binnen de lokale verbindingen onderscheid te maken tussen het voorstedelijk vervoer en het overige lokaal vervoer.

De artikels 11, 12 en 13 verplichten de NMBS tot het verzekeren van een minimaal dagelijks aantal trein-kilometers voor de diverse verbindingen:

- artikel 11 omvat de algemene verplichting in hoofde van de NMBS om op iedere werkdag minstens 190.000 treinkilometers en op iedere andere dag minstens 100.000 treinkilometers te produceren;

² Koninklijk besluit van 25 september 1997 houdende goedkeuring van het tweede beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (B.S., 29 oktober 1997), aangevuld door het koninklijk besluit van 7 april 2000 houdende goedkeuring van het eerste bijvoegsel bij het tweede beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (B.S., 14 april 2000) en door het koninklijk besluit van 29 mei 2000 houdende goedkeuring van het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (B.S., 10 juni 2000).

³ Verder bevat het beheerscontract o.a. verplichtingen over de kwaliteit van de dienstverlening, de treintarieven, de rapportering aan de overheid, enz. Deze facetten van de openbare dienstverlening vallen buiten het bestek van dit wetsvoorstel.

Les articles 9 à 20 du contrat de gestion 1997-2001 conclu entre l'État et la SNCB et actuellement en vigueur² décrivent l'offre ferroviaire minimale que la SNCB doit assurer dans la cadre de sa mission de service public³. L'analyse de ces articles nous permet de constater qu'ils définissent le service public de manière très rudimentaire et qu'ils confèrent à la SNCB une (trop) large autonomie pour organiser l'offre ferroviaire comme elle l'entend.

L'article 9 fait une distinction entre les gares à statut « intervalles » et les gares ou points d'arrêt à statut local. Cette classification sert de base à l'établissement des liaisons ferroviaires.

Dans son avis 97/03, le Comité consultatif des usagers fait observer, à juste titre, que cette classification est trop imprécise et il plaide pour une répartition en cinq catégories : les gares principales intervalles (ex. : Gand-Saint-Pierre, Alost), les gares de jonction (ex. : Puurs), les gares locales situées dans les agglomérations urbaines (ex. : Hove) et les autres gares locales (ex. : Lierde). Abstraction faite de la discussion sur les modalités de la catégorisation qui est proposée par le Comité, il est clair qu'une classification des arrêts en deux catégories est trop rudimentaire pour servir de base à l'établissement des liaisons ferroviaires et à la fixation de normes minimales pour l'accueil des voyageurs dans la gare et aux abords de celle-ci.

L'article 10 distingue quatre types de liaisons dans le cadre du transport intérieur de voyageurs : les liaisons intervalles, les liaisons locales, les liaisons de complément pour les heures de pointe et les liaisons touristiques.

Par analogie avec la classification plus affinée des arrêts, il conviendrait également d'affiner la catégorisation des liaisons. Ainsi, les liaisons interrégionales (IR) ne constituent pas une catégorie distincte et il faut faire, à l'intérieur des liaisons locales, une distinction entre le transport suburbain et les autres dessertes locales.

Les articles 11, 12 et 13 obligent la SNCB à assurer journalièrement un nombre minimum de kilomètres-train pour les diverses liaisons :

- l'article 11 impose à la SNCB l'obligation générale de produire 190 000 trains-kilomètres chaque jour ouvrable et 100 000 trains-kilomètres tous les autres jours ;

² Arrêté royal du 25 septembre 1997 portant approbation du deuxième contrat de gestion de la Société nationale des chemins de fer belges (M.B. du 29 octobre 1997), complété par l'arrêté royal du 7 avril 2000 portant approbation du premier avenant au deuxième contrat de gestion de la Société nationale des chemins de fer belges (M.B. du 14 avril 2000) et par l'arrêté royal du 29 mai 2000 portant approbation du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion de la Société nationale des chemins de fer belges (M.B. du 10 juin 2000).

³ En outre, le contrat de gestion précise notamment les obligations à respecter en ce qui concerne la qualité du service, les tarifs, les rapports à faire aux autorités, etc. Ces facettes du service public n'entrent pas dans le cadre de la présente proposition de loi.

– artikel 12 verplicht de NMBS om de interstedelijke verbindingen per werkdag minimum 16 keer in iedere richting te verzekeren en daarbij minstens 80.000 trein-kilometers te presteren (55.000 op niet-werkdagen);

– artikel 13 houdt gelijkaardige verplichtingen in voor de lokale verbindingen en de piekuurverbindingen.

Onderstaande tabel geeft aan dat deze minimale normen ver beneden de effectieve treinproductie liggen, zodat de NMBS in principe een ruime marge heeft om het treinaanbod terug te schroeven zonder daarbij het beheerscontract met de voeten te treden.

	effectieve treinproductie (trein-km/dag)	Norm beheers- contract (trein-km/dag)
Werkdagen		
Interstedelijk	112.061	80.000
Lokaal	82.721	62.500
Piekuur	26.118	22.500
Weekend		
Interstedelijk	82.479	55.000
Lokaal	46.260	30.000
Piekuur	—	—

Tabel 1: minimaal verplichte kilometerproductie artikelen 11, 12 en 13 beheerscontract vs. effectieve kilometerproductie september 1999.

Artikel 16 geeft een aantal algemene principes aan waaraan het vervoersplan van de NMBS moet voldoen: streven naar een maximalisatie van het aantal reizigers-kilometers en naar een minimum aan bereikbaarheid op het gehele spoorweginet, complementariteit met alle andere middelen voor personenvervoer, optimalisering van de aansluitingstijden en aanpassing van het aanbod aan de evolutie van de economische realiteit.

Deze bepalingen zijn evenwel nauwelijks controleerbaar en afdwingbaar. Concrete, kwantitatieve criteria die het karakter van de diverse soorten treinverbindingen eenduidig definiëren ontbreken echter. Wat is bijvoorbeeld de basisfrequentie, de minimale commerciële snelheid die moet worden gehaald, de gemiddelde en minimale afstand tussen de haltes? Het beheerscontract laat na om deze essentiële kwaliteitskenmerken te normeren.

– l'article 12 oblige la SNCB à assurer les relations intervilles, dans les deux sens, au moins 16 fois par jour ouvrable et à assurer, dans ce cadre, une production journalière de 80 000 trains-kilomètres au moins (55 000 kilomètres les jours non ouvrables) ;

– l'article 13 impose des obligations similaires pour les liaisons locales et les liaisons durant les heures de pointe.

Le tableau ci-dessous indique que ces normes minimales sont bien inférieures à la production effective de trains-kilomètres, de sorte que la SNCB dispose en principe d'une large marge pour réduire l'offre ferroviaire sans fouler aux pieds le contrat de gestion.

	production effective (trains-km/jour)	Norme du con- trat de gestion (trains-km/jour)
Jours ouvrables		
Intervilles	112.061	80.000
Local	82.721	62.500
Heure de pointe	26.118	22.500
Week-end		
Intervilles	82.479	55.000
Local	46.260	30.000
Heure de pointe	—	—

Tableau 1 : comparaison entre la production minimale obligatoire de kilomètres prévue aux articles 11, 12 et 13 du contrat de gestion et la production effective de kilomètres en septembre 1999.

L'article 16 énonce un certain nombre de principes généraux que le plan de transport de la SNCB doit respecter : rechercher la maximalisation du nombre de voyageurs-kilomètres transportés et assurer un minimum d'accessibilité sur tout le réseau de chemins de fer, assurer la complémentarité avec tous les moyens de transport de personnes, optimiser les temps de correspondance et adapter l'offre à l'évolution de la réalité économique.

Il est toutefois difficile de contrôler et d'imposer le respect de ces dispositions. Des critères concrets et quantitatifs définissant de manière univoque la nature des différents types de liaisons ferroviaires font défaut. Quelle est, par exemple, la fréquence de base, la vitesse commerciale minimale à atteindre, la distance moyenne et minimale entre les arrêts ? Le contrat de gestion ne fixe pas ces normes essentielles de qualité.

In enkele andere artikels worden dan weer wel concrete, bindende bepalingen m.b.t. specifieke onderdelen van het treinaanbod aangegeven. Artikel 4*bis* verplicht de NMBS te streven naar een zo groot mogelijke complementariteit tussen het luchtverkeer in de luchthaven van Zaventem en de hogesnelheidstreinen. Artikel 9*bis* verplicht de NMBS om de haalbaarheid en de voorwaarden te onderzoeken voor de heropening van zes spoorlijnen die momenteel niet meer bediend worden. Artikel 19 bepaalt het treinaanbod dat de NMBS moet realiseren op spoorlijn 26, het oostelijk ringspoor rond Brussel. Artikel 19,1°, tenslotte bepaalt dat de NMBS de procedures zal opstarten voor de verwezenlijking van de halte «Diesdelle» in Ukkel.

De meeste van deze bepalingen werden toegevoegd via het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract, d.d. 29 mei 2000. Een objectieve basis om te verantwoorden waarom precies deze elementen van het aanbod het voorwerp zijn van specifieke bepalingen in het beheerscontract in tegenstelling tot andere, vergelijkbare elementen, ontbreekt evenwel.

In vergelijking met de huidige bepalingen in het tweede beheerscontract zijn de normen «basis-mobiliteit» verfijnder, objectiever en creëren ze een precies kader waarbinnen de NMBS als uitvoerder van de opdracht van openbare dienst zijn dienstregelingen moet uitwerken. In deze zin beogen zij een herstel van het evenwicht tussen de overheid als architect van de openbare dienstverlening en het vervoersbedrijf, i.c. de NMBS, als aannemer die de openbare dienstverlening op het terrein in de praktijk brengt.

Vóór de wet op de autonome overheidsbedrijven van 21 maart 1991 liepen de rollen van architect en aannemer voortdurend door elkaar. Door de structurele vervlechting tussen de overheid en de NMBS was de overheid nauw betrokken bij het dagelijks bestuur van het vervoersbedrijf en zat de NMBS bij wijze van spreken mee aan de tafel bij de politieke besluitvorming.

De wet van 21 maart 1991 zorgde voor de broodnodige ontvlechting van deze relaties. De NMBS kreeg de nodige autonomie om zich als bedrijf op een soepele manier te kunnen voortbewegen op een liberaliserende vervoersmarkt. De overheid bleef bevoegd voor de belangrijkste oriëntaties van het spoorwegbeleid, met name waar het gaat over de twee taken van de openbare dienstverlening: het aanbieden van binnenlands reizigersvervoer per spoor en het onderhoud en beheer van het spoorweginfrastructuur. De weder-

Quelques autres articles contiennent quant à eux des dispositions concrètes et contraignantes concernant certains aspects spécifiques de l'offre ferroviaire. L'article 4*bis* oblige la SNCB à s'efforcer de parvenir à une complémentarité maximale entre le trafic aérien à l'aéroport de Zaventem et le trafic des trains à grande vitesse. L'article 9*bis* oblige la SNCB à étudier la faisabilité et les conditions de la réouverture au transport intérieur de voyageurs de six tronçons de ligne ferroviaire actuellement hors service d'un point de vue commercial. L'article 19 détermine l'offre ferroviaire que la SNCB est tenue d'assurer sur la ligne 26, qui contourne Bruxelles par l'est. Enfin, l'article 19, 1°, dispose que la SNCB lancera les procédures en vue de la réalisation de l'arrêt « Vivier d'Oie » à Uccle.

La plupart de ces dispositions ont été ajoutées par la voie du deuxième avenant (du 29 mai 2000) au contrat de gestion. Il n'y a cependant aucune raison objective qui explique pourquoi ces éléments, et pas d'autres, font précisément l'objet de dispositions spécifiques du contrat de gestion.

Les normes fixées dans le cadre de la mobilité de base sont plus précises et plus objectives que les dispositions actuelles du deuxième contrat de gestion et elles créent un cadre bien défini dans lequel la SNCB doit organiser les relations ferroviaires qu'elle prévoit pour l'exécution de sa mission de service public. En ce sens, elles visent à rétablir l'équilibre entre les pouvoirs publics en tant qu'architecte du service public et la société de transport, en l'occurrence la SNCB, en tant qu'entrepreneur qui assure ce service public sur le terrain.

Avant le vote de la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques autonomes, il y avait une confusion constante des rôles d'architecte de d'entrepreneur. Du fait de l'entrelacement structurel de la SNCB et des pouvoirs publics, ceux-ci étaient étroitement associés à la gestion journalière de la société de transport et la SNCB était en quelque sorte présente à la table où se prenaient les décisions politiques.

La loi du 21 mars 1991 a permis de démêler ces relations et a donné à la SNCB l'autonomie dont elle doit disposer pour pouvoir se mouvoir avec souplesse sur un marché des transports qui se libéralise. Les pouvoirs publics sont restés compétents pour arrêter les grandes orientations de la politique ferroviaire, plus particulièrement en ce qui concerne les deux missions de service public, à savoir l'offre d'un transport intérieur de voyageurs par le rail et l'entretien et la gestion du réseau ferroviaire. Les engagements réciproques

zijdse engagementen van de overheid en het bedrijf inzake openbare dienstverlening werden vastgelegd in het beheerscontract.

Na tien jaar praktijk overheerst de indruk dat de overheid haar taak als architect van het spoorwegbeleid onvoldoende heeft kunnen waarmaken. De ontvlechting met de NMBS heeft de federale overheid achtergelaten met een tekort aan mankracht en deskundigheid die ze sindsdien onvoldoende heeft aangevuld door het uitbreiden van de administratieve kaders of het beroep op externe know-how.

Dit wetsvoorstel beoogt tegemoet te komen aan deze lacune, zonder afbreuk te doen aan de verantwoordelijkheid van de NMBS om als vervoersbedrijf en als beheerder van het netwerk te zorgen voor de omzetting van de basismobiliteit in een concreet vervoersplan. Ten eerste voorziet het voorstel voldoende ruimte om op een soepele manier de wettelijke normen te realiseren en mits de nodige motivatie afwijkingen toe te staan. Ten tweede gaat het hier uitdrukkelijk om minimumnormen, waarbij de NMBS de autonomie heeft om op basis van commerciële of andere motieven een aanbod te voorzien dat deze normen overstijgt.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

De stations Hasselt en Genk worden voor de toepassing van dit wetsvoorstel beschouwd als één geheel: «bipool Limburg». Op de consequenties hiervan wordt teruggekomen onder artikel 4 van de artikelsgewijze bespreking.

Voor de bepaling van de commerciële snelheid van een treinverbinding (art. 2, 13°) wordt uitgegaan van de kortste afstand over de weg tussen de betrokken stations. Deze bepaling moet ervoor zorgen dat de reistijden met de trein vergelijkbaar zijn met deze van het wegvervoer. De verbindingen over het spoor gaan in sommige gevallen immers gepaard met een aanzienlijke meerafstand tegenover de afstand in vogelvlucht en de afstand over de weg, waardoor de commerciële snelheid berekend op basis van de afstand over het spoor geflatteerd zou overkomen.

des pouvoirs publics et de la société de transport en matière de service public ont été transcrits dans le contrat de gestion.

Après dix ans, l'impression qui prédomine est que les pouvoirs publics n'ont pas été en mesure de s'acquitter de manière satisfaisante de leur mission d'architecte de la politique ferroviaire. Le « désenchevêtrement » des relations entre la SNCB et les pouvoirs publics a laissé ces derniers avec une pénurie de ressources humaines et d'expertise à laquelle ils n'ont pas suffisamment remédié par une extension des cadres administratifs ou un recours au savoir-faire externe.

La présente proposition de loi vise à combler cette lacune, et ce, en laissant entière la responsabilité de la SNCB d'assurer, en tant qu'entreprise de transport et en tant que gestionnaire du réseau, la conversion de la mobilité de base en un plan de transport concret. Elle prévoit tout d'abord une latitude suffisante pour permettre de respecter les normes légales avec flexibilité et pour accorder des dérogations moyennant la motivation requise. Ensuite, les normes fixées sont expressément conçues comme des normes minimales, de sorte que la SNCB disposera de l'autonomie nécessaire pour prévoir, pour des raisons commerciales ou autres, une offre qui les dépasse.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Les gares de Hasselt et de Genk sont considérées comme un tout (« bipôle Limbourg ») pour l'application de la présente proposition de loi. Nous reviendrons sur les conséquences de cette option à l'article 4 du présent commentaire des articles.

La vitesse commerciale d'une liaison ferroviaire (art. 2, 13°) se détermine sur la base de la distance la plus courte par la route entre les gares concernées. Cette disposition doit permettre de comparer les temps de déplacement en train avec les temps de déplacement par la route. La distance d'une liaison ferroviaire est en effet parfois beaucoup plus longue que la distance à vol d'oiseau ou la distance par la route, ce qui flatterait la vitesse commerciale calculée sur la base de la distance par le rail.

Op de selectie van de stations (art. 2, 3° t.e.m. 7) wordt ingegaan bij de bespreking van de artikels die betrekking hebben op de desbetreffende treinverbindingen.

Art. 3

Dit artikel introduceert een nieuwe categorie van hoogwaardige, snelle treinverbindingen: de IC Plus-verbindingen.

De trein is bij uitstek geschikt voor het vervoer van grote groepen mensen over een langere afstand. De IC Plus-verbindingen verwijzen naar deze beide karakteristieken: ze verbinden de belangrijkste Belgische agglomeraties met elkaar en met vergelijkbare agglomeraties in onze buurlanden. Door het beperkt aantal stops ontstaan treinverbindingen waarop een gemiddelde snelheid van 100 km/u en meer tot de mogelijkheden behoort.

Voor de selectie van de IC Plus-stations (art. 2, 3°) baseren we ons in de eerste plaats op het Vlaamse en Waalse ruimtelijk structuurplan. Het «Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen» (RSV) selecteert de stations Antwerpen Centraal, Brussel Zuid, Gent Sint Pieters en Antwerpen Berchem als structuurbepalende stations op Vlaams niveau. Het «Schéma de Développement de l'Espace Régional» (SDER) legt, naast de HSL Parijs - Brussel - Amsterdam/Keulen de nadruk op het belang van de Waalse dwarsas en op de verbinding Brussel - Namen - Luxemburg. Luik en Charleroi worden geselecteerd als «pôle majeur», een categorisering die overeenstemt met deze van Gent en Antwerpen als «grootstedelijk gebied» in het RSV.

Naast de stations Brussel Zuid, Antwerpen Centraal, Gent Sint Pieters, Luik Guillemins en Charleroi Zuid als hoofdstations in de grootstedelijke gebieden, selecteren we eveneens de stations Brussel Noord, Brussel Centraal, Leuven en Namen als IC Plus-stations.

De selectie van Brussel Noord en Brussel Centraal wordt verantwoord door hun groot belang voor het binnenlands reizigersvervoer en door het feit dat er zowel exploitatie-technisch als inzake reistijd nauwelijks een verschil is tussen een halte in één, twee of alle drie de hoofdstations op de Brusselse noord-zuid-verbinding (NZV).

Ook de selectie van Leuven wordt verantwoord door het groot belang van Leuven voor het binnenlands

La question de la sélection des gares (art. 2, 3° à 7°) sera abordée dans le cadre du commentaire des articles concernant les liaisons ferroviaires concernées.

Art. 3

Cet article introduit une nouvelle catégorie de liaisons rapides et de haute qualité : les liaisons IC Plus.

Le train convient par excellence pour le transport d'importants groupes de personnes sur une distance assez longue. Les liaisons IC Plus répondent à ces deux caractéristiques : elles relient les principales agglomérations belges entre elles et aux agglomérations comparables des pays voisins. Le nombre limité d'arrêts permet d'atteindre des vitesses commerciales de 100 km/h et plus.

Pour la sélection des gares IC Plus (art. 2, 3°), nous nous basons en premier lieu sur les plans flamand et wallon d'aménagement du territoire. Le « *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* » (RSV – Plan d'aménagement pour la Flandre) sélectionne les gares d'Anvers Central, de Bruxelles Midi, de Gand Saint-Pierre et d'Anvers Berchem comme gares structurellement déterminantes au niveau flamand. S'il attache une grande importance à la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles-Amsterdam/Cologne, le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) met aussi l'accent sur l'importance de la dorsale wallonne et sur la liaison Bruxelles-Namur-Luxembourg. Liège et Charleroi sont sélectionnées comme « pôles majeurs », classification qui correspond à la qualification de « métropole » que le RSV donne à Gand et à Anvers.

Outre que nous sélectionnons les gares de Bruxelles Midi, d'Anvers Central, de Gand Saint-Pierre, de Liège Guillemins et de Charleroi Sud comme gares principales de métropoles, nous sélectionnons également les gares de Bruxelles Nord, de Bruxelles Central, de Louvain et de Namur comme gares IC Plus.

La sélection de Bruxelles Nord et de Bruxelles Central se justifie par leur grande importance pour le trafic intérieur de voyageurs et par le fait que tant du point de vue de la technique d'exploitation qu'en ce qui concerne la durée du voyage, il n'y a pratiquement aucune différence selon que le train s'arrête dans une, deux ou les trois gares de la jonction Nord-Midi (JNM).

La sélection de Louvain se justifie également par l'importance de cette ville pour le transport intérieur

reizigersvervoer en door het feit dat Leuven naast Brussel, Gent en Antwerpen het vierde hoekpunt vormt van de «Vlaamse Ruit», het economisch hart van Vlaanderen zoals dit wordt aangeduid in het RSV.

De selectie van Namen wordt eveneens verantwoord door het groot belang van Namen voor het binnenlands reizigersvervoer en door het feit dat Namen als kruispunt van de Waalse dwarsas en de spoorlijn Brussel - Luxemburg een belangrijke knooppunt- en overstapfunctie heeft.

In tegenstelling tot het RSV wordt Antwerpen Berchem niet geselecteerd als IC Plus-station. We menen dat het gemoderniseerde en ondertunnelde station Antwerpen Centraal meer dan vroeger zijn rol als nationale en internationale draaischijf van het spoorvervoer zal kunnen vervullen en dat Antwerpen Berchem dan opnieuw kan fungeren als IC-station.

Tenslotte voorzien we de mogelijkheid om Brussel Nationale Luchthaven in de toekomst op te waarderen van IC-station tot IC Plus-station, na de realisatie van een rechtstreekse, doorgaande verbinding tussen de spoorlijnen 25/27 en 36 over Brussel Nationale Luchthaven, de zgn. «diabolo».

Zoals aangegeven vindt de selectie van de IC Plus-stations niet alleen haar verantwoording in theoretisch-stedenbouwkundige concepten, maar ook in de reële vervoersstromen die zich afspelen tussen de grote agglomeraties in ons land. Als we de top 20 van de belangrijkste treinrelaties naar aantal reizigers met een biljet overlopen (bijlage 1, cijfers 1994), vinden we daarin niet minder dan 14 verbindingen tussen IC Plus-stations in terug.

Artikel 3, § 1, definieert de kenmerken van de IC Plus-verbindingen. De commerciële snelheid is minstens 100 km/u en 90 km/u op de verbindingen die over Brussel gaan. Dit onderscheid is een gevolg van de noodgedwongen lagere snelheid van de treinen bij hun passage door de Brusselse agglomeratie en van het feit dat de IC Plus-treinen halt houden in de drie stations op de Brusselse NZV. Daarnaast stellen we een minimale halte-afstand van 30 km en een gemiddelde halte-afstand van 40 km voorop. De drie stations op de Brusselse NZV dienen daarbij als één station te worden beschouwd, waarbij de afstand wordt gemeten vanaf Brussel Centraal.

Artikel 3, §§ 2 en 4 definiëren de zes IC Plus-verbindingen, waarbij de indienststelling van de IC Plus F gekoppeld is aan de selectie van Brussel Nationale

de voyageurs et par le fait que Louvain, avec Bruxelles, Gand et Anvers, constitue le quatrième sommet du quadrilatère qui forme le cœur économique de la Flandre.

La sélection de Namur s'explique également par l'importance de cette ville pour le transport intérieur de voyageurs et par le fait que Namur, située au carrefour de la dorsale wallonne et de la ligne Bruxelles - Luxembourg, constitue un nœud ferroviaire important et remplit une fonction capitale en ce qui concerne les correspondances.

Contrairement au RSV, nous n'avons pas sélectionné Anvers Berchem comme gare IC Plus. Nous pensons que la gare d'Anvers Central, modernisée et située en sous-sol, remplira plus que jamais son rôle de plaque tournante nationale et internationale du transport ferroviaire et qu'Anvers Berchem pourra à nouveau fonctionner comme gare IC.

Enfin, nous prévoyons la possibilité de faire passer à l'avenir Bruxelles National Aéroport du statut IC au statut IC Plus, quand aura été réalisée une liaison directe et ininterrompue entre les lignes 25/27 et 36 via Bruxelles National Aéroport (le « diabolo »).

Comme nous l'avons signalé, la sélection des gares IC Plus ne repose pas uniquement sur des concepts théoriques d'urbanisme, mais également sur la réalité des flux de transport entre les grandes agglomérations de notre pays. Lorsque nous parcourons la liste des 20 relations ferroviaires qui sont les plus importantes quant au nombre de voyageurs en possession d'un billet (annexe 1, chiffres de 1994), nous constatons qu'elle comporte pas moins de 14 liaisons entre des gares IC Plus.

L'article 3, § 1^{er}, définit les caractéristiques des liaisons IC Plus. La vitesse commerciale est de 100 km/h au moins et de 90 km/h au moins pour les liaisons qui transitent par Bruxelles. Cette différence s'explique par la vitesse nécessairement moins élevée des trains lors de leur traversée de l'agglomération bruxelloise et par le fait que les trains IC Plus s'arrêtent dans les trois gares de Bruxelles JNM. Nous prévoyons en outre une distance minimale entre les arrêts de 30 km et une distance moyenne entre les arrêts de 40 km. Les trois gares de Bruxelles JNM doivent, à cet égard, être considérées comme une seule gare, la distance étant calculée à partir de Bruxelles Central.

L'article 3, §§ 2 et 4, définit les six liaisons IC Plus, la mise en service de la liaison IC Plus F étant liée à la sélection de Bruxelles National Aéroport comme gare

Luchthaven als IC Plus-station. Wat de lijnvoering betreft, stemmen de IC Plus A, B, C, D en E grotendeels overeen met vijf interstedelijke verbindingen die vandaag reeds deel uitmaken van het binnenlands trein-aanbod. Onderstaande tabel leert echter dat deze verbindingen, door het inlassen van andere stopplaatsen dan de IC Plus-stations, vandaag niet voldoen aan de criteria op het vlak van commerciële snelheid en halte-afstand vermeld in artikel 3, § 1.

Verbinding	Commerciële snelheid ⁴	
	Vandaag	Mogelijk ⁵
IC Plus A <i>Oostende - Brugge - Gent</i> Sint Pieters - Brussel NZV - Leuven - Luik Guillemins - Aachen Hauptbahnhof	87 km/u	87 km/u
IC Plus B Breda - Antwerpen Centraal - Brussel NZV - Charleroi Zuid	71 km/u	87 km/u
IC Plus C Maastricht - <i>bipool Limburg</i> - Antwerpen Centraal - Gent Sint Pieters - <i>Kortrijk</i> - Lille Flandres	(77 km/u) ⁶	97 km/u
IC Plus D Luik Guillemins - Namen - Charleroi Zuid - <i>Bergen</i> - Lille Flandres	94 km/u	111 km/u
IC Plus E Brussel NZV - Namen - <i>Aarlen</i> - Luxembourg	75 km/u	104 km/u

Bovenstaande tabel geeft een indicatie dat de hoge normen die we in artikel 3, § 1, opleggen aan de IC Plus-verbindingen inderdaad haalbaar zijn zonder ingrijpende investeringen om de snelheid op bepaalde baanvakken te verhogen, maar mits het uitzuiveren van de haltes in IC- en IR-stations en een beperking van de wachttijden. Op sommige verbindingen zal er zelfs ruimte zijn om, in functie van de vervoerspotentiëlen, ook IC-stations op te nemen in de verbinding zonder daarbij afbreuk te doen aan de normen. Artikel 3, § 4, voorziet deze mogelijkheid en legt de verplichting op om minimaal bepaalde IC-stations op te nemen in het traject van IC Plus-verbindingen.

⁴ Commerciële snelheid van de snelste verbinding op Belgisch grondgebied.

⁵ Zonder infrastructurale aanpassingen.

⁶ Theoretische aansluiting huidige IR Hasselt – Antwerpen met IC Antwerpen – Kortrijk, met 5' voor kop-staart-manoeuvre in Antwerpen Centraal.

IC Plus. En ce qui concerne la gestion des lignes, les liaisons IC Plus A, B, C, D et E correspondent pour la plupart à cinq liaisons intervilles qui font déjà partie de l'offre ferroviaire intérieure actuelle. Le tableau ci-dessous montre toutefois que, du fait de l'insertion d'arrêts autres que les gares IC Plus, ces liaisons ne satisfont pas, à l'heure actuelle, aux critères relatifs à la vitesse commerciale et à la distance entre deux arrêts, visées à l'article 3, § 1^{er}.

Liaison	Vitesse commerciale ⁴	
	Actuelle	Possible ⁵
IC Plus A <i>Oostende - Bruges - Gand</i> Saint-Pierre - Bruxelles JNM - Louvain - Liège Guillemins - Aix-La-Chapelle Hauptbahnhof	87 km/h	87 km/h
IC Plus B Breda - Anvers Central - Bruxelles JNM - Charleroi Sud	71 km/h	87 km/h
IC Plus C Maastricht - <i>bipôle du Limbourg</i> - Anvers Central - Gand Saint-Pierre - <i>Courtrai</i> - Lille Flandres	(77 km/h) ⁶	97 km/h
IC Plus D Liège Guillemins - Namur - Charleroi Sud - <i>Mons</i> - Lille Flandres	94 km/h	111 km/h
IC Plus E Bruxelles JNM - Namur - <i>Arlon</i> – Luxembourg	75 km/h	104 km/h

Le tableau ci-dessus indique que l'on peut en effet atteindre les normes élevées imposées aux liaisons IC Plus par l'article 3, § 1^{er}, sans devoir réaliser d'investissements importants afin d'augmenter la vitesse sur certains tronçons, mais à condition de supprimer certains arrêts dans les gares IC et IR et de limiter les temps d'attente. Pour certaines liaisons, il sera même possible, en fonction des potentialités en matière de transport, de faire également figurer des gares IC sur le trajet sans déroger aux normes. L'article 3, § 4, prévoit cette possibilité et impose de faire figurer au moins certaines gares IC sur le trajet des liaisons IC Plus.

⁴ Vitesse commerciale de la liaison la plus rapide sur le territoire belge.

⁵ Sans adaptation infrastructurelle.

⁶ Correspondance théorique de l'IR Hasselt – Anvers actuel avec l'IC Anvers – Courtrai, avec 5' pour l'inversion du sens de la marche du train à Anvers Central.

Artikel 3, § 1, 4° en 5° bepalen de amplitude en de minimale frequentie van de IC Plus-verbindingen. Gekezen wordt voor een basisfrequentie van twee treinen per uur tijdens de week en één trein per uur tijdens het weekend. Deze basisfrequentie moet – zoals voor alle verbindingen – gezien worden in combinatie met artikel 10, § 2, dat de netmanager verplicht om het treinaanbod voortdurend af te stemmen op de vervoersvraag, wanneer deze het aanbod aan beschikbare zitplaatsen overstijgt. Een maximale wachttijd van 40' verwijst naar de behoefte om de treinen evenwichtig te spreiden in de tijd.

De amplitude van de IC Plus beperkt zich tot de tijdsspanne tussen 6u30 en 19u30 in de week en 8u30 en 19u30 in het weekend. Binnen deze tijdsspannes spelen de belangrijkste vervoersstromen zich af en komt de meerwaarde van de IC Plus-verbindingen tot haar volle recht; daarvoor en daarna volstaat het – eventueel aangepaste – IC-net om aan de vervoersvraag te voldoen.

Tenslotte laat artikel 3, § 3, een opening om voor de realisatie van de IC Plus-verbindingen beroep te doen op hogesnelheidstreinen. Dit op voorwaarde dat het vervoer aan dezelfde voorwaarden op vlak van tarifiering en toegankelijkheid wordt aangeboden als het binnenlands reizigersvervoer; met «toegankelijkheid» verwijzen we naar het feit dat op de hogesnelheidstreinen in principe enkel vooraf gereserveerde, geïndividualiseerde plaatsen worden aangeboden.

Art. 4

Dit artikel definieert de IC-verbindingen. De IC-verbindingen zijn verbindingen tussen IC-stations onderling en tussen IC-stations en IC+-stations die aan de in artikel 4, § 1, genoemde minimumnormen voldoen.

De IC-stations worden opgesomd in artikel 2, 4°, van deze wet. Ook hier gelden de gewestelijke ruimtelijke structuurplannen als uitgangspunt. Het RSV selecteert volgende stations als structuurbepalend op regionaalstedelijk niveau: Aalst, Brugge, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen en Mechelen Nekkerspoel, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout. Deze lijst wordt door ons aangevuld met de stations Antwerpen Berchem en Dampoort, die als tweede station in de beide grote steden het statuut krijgen van IC-station. Anderzijds is omwille van het relatief beperkte reizigerspotentieel en de noodzaak om het aantal halteplaatsen op de IC-verbindingen te beperken, Mechelen Nekkerspoel niet weerhouden als IC-station maar als IR-station.

L'article 3, § 1^{er}, 4° et 5°, détermine l'amplitude et la fréquence minimale des liaisons IC Plus. Il est opté pour une fréquence de base de deux trains par heure au cours de la semaine et d'un train par heure au cours du week-end. Cette fréquence de base doit – comme pour les autres liaisons – s'interpréter compte tenu de l'article 10, § 2, qui oblige le gestionnaire du réseau à aligner de manière permanente l'offre ferroviaire sur la demande de transport lorsque cette dernière dépasse l'offre de places assises. Un temps d'attente maximal de 40' indique la nécessité d'équilibrer la répartition des trains dans le temps.

L'amplitude des IC Plus se limite à la période de 6 h 30 à 19 h 30 en semaine et à la période de 8 h 30 à 19 h 30 le week-end. C'est au cours de ces laps de temps que se situent les principaux flux de transport et que la plus-value des liaisons IC Plus prend toute son importance ; avant et après, le réseau IC – éventuellement adapté – suffit pour satisfaire à la demande de transport.

Enfin, l'article 3, § 3, laisse ouverte la possibilité de faire appel aux trains à grande vitesse pour réaliser les liaisons IC Plus, à condition toutefois que le transport soit assuré aux mêmes conditions que le transport intérieur de voyageurs pour ce qui est de la tarification et de l'accessibilité. Par « accessibilité », nous faisons allusion au fait qu'en principe, seules des places réservées et individualisées sont offertes sur les trains à grande vitesse.

Art. 4

Cet article définit les liaisons IC. Les liaisons IC sont les liaisons qui relient les gares IC entre elles et les liaisons qui relient les gares IC et les gares IC Plus qui répondent aux normes minimales visées à l'article 4, § 1^{er}.

Les gares IC sont énumérées à l'article 2, 4°, de la loi en projet. La sélection des gares IC est elle aussi basée sur le plan d'aménagement régional. Le RSV sélectionne les gares suivantes comme étant structurellement déterminantes au niveau régional : Alost, Bruges, Genk, Hasselt, Courtrai, Louvain, Malines et Malines Nekkerspoel, Ostende, Roulers, Saint-Nicolas et Turnhout. Nous complétons cette liste par les gares d'Anvers Berchem et Dampoort, qui, en tant que deuxième gare dans les deux grandes villes, reçoivent le statut de gare IC. D'autre part, vu le potentiel relativement limité de voyageurs et la nécessité de limiter le nombre de liaisons IC, nous n'avons pas retenu Malines Nekkerspoel comme gare IC, mais nous lui avons donné le statut de gare IR.

Op niveau van de IC Plus- en IC-verbindingen staat het de netmanager vrij om de verbinding met de bipool Limburg te verzekeren via één station, nl. Hasselt, dan wel via de beide stations die deel uitmaken van de bipool. Op niveau van de IR- en L-verbindingen dienen verbindingen over de bipool Limburg steeds in beide stations halt te houden.

Aan Waalse zijde stemt de selectie van de IC-stations overeen met de « pôles regionales » die worden aangeduid in het SDER. Aarlen en Waver worden in het SDER slechts als « pôle » aangeduid, maar worden in deze wet als provinciehoofdsteden toch geselecteerd als IC-station.

In Brussel verwerven de stations Brussel Schuman en Brussel Luxemburg als toegangspoort tot een groeiend tewerkstellingsgebied het statuut van IC-station. Dit is ook het geval voor het station Brussel Nationale Luchthaven, hoewel het hier - zoals eerder aangeduid - slechts een voorlopige selectie betreft, in afwachting van de realisatie van rechtstreekse verbindingen met Antwerpen en Leuven/Luik.

Artikel 4, § 2, omschrijft het principe voor de selectie van de IC-verbindingen. Daarbij worden drie criteria gehanteerd.

Ten eerste moeten er volwaardige IC-verbindingen zijn tussen alle IC-stations en Brussel NZV. Deze norm weerspiegelt de centrale positie van Brussel in het administratieve en economische leven, alsook de centrale rol van Brussel in het spoorwegnet.

Ten tweede moet elk IC-station op een volwaardige manier verbonden zijn met elk ander IC- en IC Plus-station binnen een straal van 50 km. Deze bepaling drukt de noodzaak uit om hoogwaardige treinverbindingen te realiseren tussen steden die sociaal-economisch sterk op elkaar afgestemd zijn. Ze sluit bovendien de verplichting in om regionale steden die in de invloedssfeer liggen van twee grote steden (zoals Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas) met beiden te verbinden.

Tenslotte omvat artikel 4, § 2, de verplichting om voor IC-stations die eerder perifeer gelegen zijn een hoogwaardige verbinding in te leggen met het meest nabijgelegen IC Plus-station.

Voor de verplaatsingen tussen IC-stations en IC- en IC Plus-stations over een langere afstand, gaan we impliciet uit van een overstapmodel, waarbij de verplaatsingen gerealiseerd worden door een overstap van

Au niveau des liaisons IC Plus et IC, il est loisible au gestionnaire du réseau d'assurer la liaison avec le bipôle du Limbourg via une seule gare, en l'occurrence celle de Hasselt, ou via les deux gares qui font partie du bipôle. Au niveau des liaisons IR et L, les trains passant par le bipôle du Limbourg doivent toujours s'arrêter dans les deux gares.

Du côté wallon, la sélection des gares IC correspond aux « pôles régionaux » qui sont indiqués dans le SDER. Le SDER ne mentionne Arlon et Wavre que comme « pôle », mais la loi en projet leur octroie quand même le statut de gare IC.

A Bruxelles, les gares de Bruxelles Schuman et de Bruxelles Luxembourg acquièrent le statut de gare IC en tant que portes d'accès à une zone d'emploi en expansion. Il en va de même pour la gare Bruxelles National Aéroport, bien qu'il ne s'agisse dans ce cas – ainsi que nous l'avons indiqué plus haut – que d'une sélection provisoire, en attendant la réalisation de liaisons directes avec Anvers et Louvain/Liège.

L'article 4, § 2, définit le principe de la sélection des liaisons IC. Trois critères sont retenus.

Tout d'abord, il doit y avoir de véritables liaisons IC entre toutes les gares IC et Bruxelles JNM. Cette norme reflète la position centrale qu'occupe Bruxelles dans la vie administrative et économique du pays, ainsi que le rôle central joué par Bruxelles dans le réseau ferroviaire.

Ensuite, toute gare IC doit être reliée de manière adéquate à toute autre gare IC ou IC Plus dans un rayon de 50 km. Cette disposition procède de la nécessité de réaliser des liaisons ferroviaires de qualité entre des villes fortement complémentaires sur le plan socio-économique. Elle prévoit en outre l'obligation de relier les villes régionales qui se trouvent dans la sphère d'influence de deux grandes villes (comme Malines, Alost et Saint-Nicolas) avec ces deux villes.

Enfin, l'article 4, § 2, prévoit également l'obligation de pourvoir les gares IC qui ont une position plutôt périphérique d'une liaison de qualité avec la gare IC Plus la plus proche.

Pour les déplacements plus longs entre les gares IC et les gares IC et IC Plus, nous optons implicitement pour la formule du changement de train, les déplacements s'effectuant en passant d'un train IC à un train

een IC-trein op een IC Plus of op een andere IC-trein in een IC Plus-station. Door goede aansluitingen tussen IC- en IC Plus-treinen wordt het op die manier mogelijk om ook op verbindingen over een langere afstand een reistijd te realiseren die concurrentieel is met deze over de weg.

Bijlagen 2A en 2B maken duidelijk dat de IC-verbindingen vandaag op diverse vlakken niet voldoen aan de behoefte aan een netwerk van snelle, frequente interstedelijke verbindingen.

De rechterbovenhelft van bijlage 2A vermeldt de maximale reistijd op de geselecteerde verbindingen, rekening houdend met het criterium inzake commerciële snelheid zoals aangegeven in artikel 4, § 1, 1°. Deze maximale reistijd kan worden getoetst aan de actuele reistijd op de snelste verbinding, zoals vermeld in de linkeronderhelft van bijlage 2B. De rechterbovenhelft van bijlage 2B geeft aan hoeveel verbindingen per uur momenteel reeds voldoen aan de norm inzake commerciële snelheid op de geselecteerde verbindingen. Dit aantal kan worden getoetst aan de na te streven basisfrequentie van twee volwaardige IC-verbindingen tijdens de week (art. 4, § 1, 4°).

Op 56 geselecteerde verbindingen voldoen er amper 13 (23 %) zowel aan de norm inzake commerciële snelheid (minimum 80 km/u; 70 km/u over Brussel) als aan de norm inzake basisfrequentie (twee IC-verbindingen per uur). Op 12 verbindingen (22 %) is er momenteel slechts één verbinding per (dal)uur die aan de snelheidsnorm voldoet. Op meer dan de helft van de verbindingen (55 %) ligt de reistijd echter te hoog om van een werkelijke IC-verbinding te spreken. Dit geeft duidelijk aan dat het IC-concept zoals het momenteel door de NMBS geoperationaliseerd wordt aan verbetering en «uitzuivering» toe is.

Van de 15 steden die via het IC-net met Brussel verbonden moeten worden, beschikken er vandaag amper 5 over een verbinding die de toets aan de criteria van reistijd en basisfrequentie kan doorstaan: Antwerpen Berchem, Bergen, Kortrijk, Mechelen en Roeselare. Met Doornik, Turnhout en Verviers is er slechts één treinverbinding per uur die aan de dubbele IC-norm voldoet. De reistijd is vandaag daarentegen te lang tussen Brussel NZV en Aalst, Gent Dampoort, de Limburgse bi-pool, La Louvière, Sint-Niklaas en Waver. Met uitzondering van Aalst toont dit aan dat de aansluiting trein/trein nog steeds gepaard gaat met teveel tijdverlies. Het voorbeeld van Roeselare, dat ondanks het ontbreken van rechtstreekse verbindingen

IC Plus ou à un autre train IC dans une gare IC Plus. Moyennant de bonnes correspondances entre les trains IC et les trains IC Plus, cette formule permet d'obtenir, pour les liaisons plus longues, une durée de voyage qui puisse concurrencer la route.

Les annexes 2A et 2B montrent clairement qu'à l'heure actuelle, les liaisons IC ne répondent pas, à divers égards, au besoin de disposer d'un réseau de liaisons rapides et fréquentes entre les villes.

La moitié supérieure droite de l'annexe 2A indique la durée maximale du déplacement pour les liaisons sélectionnées, compte tenu du critère de la vitesse commerciale prévu à l'article 4, § 1^{er}, 1°. Cette durée maximale peut être comparée au temps que dure actuellement le voyage effectué en empruntant la liaison la plus rapide (cf. moitié inférieure gauche de l'annexe 2B). La moitié supérieure droite de l'annexe 2B indique, pour les liaisons sélectionnées, le nombre de relations par heure qui satisfont dès à présent à la norme en matière de vitesse commerciale. Ce nombre peut être comparé à l'objectif à atteindre en matière de fréquence de base, à savoir deux véritables relations IC en semaine (art. 4, § 1^{er}, 4°).

Sur les 56 liaisons sélectionnées, à peine 13 (soit 23 %) satisfont aussi bien à la norme en matière de vitesse commerciale (au moins 80 km/h ; 70 km/h à Bruxelles) qu'à la norme en matière de fréquence de base (deux liaisons IC Par heure). Sur 12 liaisons (soit 22 %), il n'y en a actuellement qu'une seule par heure (creuse) qui satisfasse à la norme en matière de vitesse. Pour plus de la moitié des liaisons (soit 55%), la durée du voyage est cependant trop élevée pour que l'on puisse parler d'une véritable liaison IC. Ces chiffres montrent clairement que le concept IC actuellement mis en œuvre par la SNCB doit être amélioré et «épuré».

Sur les 15 villes qui doivent être reliées à Bruxelles par le réseau IC, il en est à peine 5 qui disposent aujourd'hui d'une liaison qui satisfait aux critères en matière de durée du voyage et de fréquence de base. Il s'agit d'Anvers, de Berchem, de Mons, de Courtrai, de Malines et de Roulers. Pour ce qui est de Tournai, de Turnhout et de Verviers, il n'y a qu'une seule liaison ferroviaire par heure qui réponde à la double norme IC. Par contre, la durée du voyage est aujourd'hui trop longue entre Bruxelles JNM et Alost, Gand Dampoort, le bipôle du Limbourg, La Louvière, Saint-Nicolas et Wavre. Sauf pour ce qui est d'Alost, cela montre que la correspondance train/train fait encore toujours perdre trop de temps. L'exemple de Roulers, qui, malgré l'absence

toch drie maal per uur op een snelle manier verbonden is met Brussel NZV, bewijst dat het anders kan.

De tabel bevestigt ook dat het treinverkeer vandaag zeer sterk gericht is op de bereikbaarheid van Brussel NZV en veel minder op de andere Brusselse activiteiten-zones. De stations Brussel Schuman en Brussel Nationale Luchthaven zijn vandaag met geen enkel IC- of IC Plus-station in een straal van 50 km op een performante manier (d.w.z. conform de door ons ontwikkelde normen) verbonden.

Verder kan men uit de tabellen de algemene conclusie trekken dat de IC-stations die gelegen zijn langs «sterke» spoorassen duidelijk meegenieten van het goede treinaanbod. Dit is het geval voor Antwerpen Berchem, Bergen (kruispunt Waalse as en Bergen-Brussel), Mechelen (naar Antwerpen en Brussel) en Sint-Niklaas (naar Gent en Antwerpen). In omgekeerde zin wordt deze stelling bevestigd door de resultaten van Aalst, de Limburgse bipool, Turnhout en Waver.

Art. 5

Dit artikel definieert de IR-verbindingen. De IR-verbindingen zijn verbindingen tussen IR-stations onderling en tussen IR-stations en IC- of IC+-stations die aan de in artikel 5, § 1, genoemde minimumnormen voldoen.

De IR-stations worden opgesomd in artikel 2, 5°. De lijst werd in de eerste plaats opgesteld a.h.v. stedenbouwkundige criteria. Langs Vlaamse kant werden alle gemeenten opgenomen die in het RSV geselecteerd worden als «structuurondersteunend kleinstedelijk gebied» of als «kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau». Langs Waalse kant werden alle gemeenten opgenomen die in het SDER geselecteerd worden als «pôle». In Brussel selecteren we Schaarbeek, Etterbeek en Jette als IR-station.

Onder de geselecteerde gemeenten zijn er vijf waar momenteel geen treinstation aanwezig is: Bree, Hoogstraten, Maaseik, Malmédy en Stavelot. In deze gemeenten wordt de belangrijkste halte van het openbaar vervoer aangeduid als halteplaats voor de IR-verbinding(en). Deze bepaling laat toe om, in samenspraak met de gewestelijke overheid, te kiezen tussen een exploitatie met de bus of met de trein, gekoppeld aan de (her)aanleg van een spoorlijn. In dit laatste geval krijgt het treinstation het statuut van belangrijkste halte van het openbaar vervoer.

de liaisons directes, dispose quand même d'une liaison rapide, à raison de trois relations par heure, avec Bruxelles JNM, prouve qu'il ne doit pas nécessairement en être ainsi.

Le tableau confirme également que le trafic ferroviaire est aujourd'hui fortement axé sur l'accessibilité de Bruxelles JNM, et beaucoup moins sur l'accessibilité des autres zones d'activité bruxelloises. Les gares de Bruxelles Schuman et de Bruxelles National Aéroport ne sont actuellement reliées de manière efficace (c'est-à-dire dans le respect des normes que nous proposons) à aucune gare IC ou IC Plus située dans un rayon de 50 km.

Les tableaux permettent aussi de conclure, sur un plan général, que les gares IC situées le long d'axes ferroviaires importants bénéficient également de l'offre intéressante de trains. Il en va ainsi d'Anvers Berchem, de Mons (carrefour dorsale wallonne et liaison Mons-Bruxelles) et de Saint-Nicolas (vers Gand et Anvers). Cette thèse est aussi confirmée a contrario par les résultats d'Alost, du bipôle du Limbourg, de Turnhout et de Wavre.

Art. 5

Cet article définit les liaisons IR. Les liaisons IR sont les liaisons qui relient les gares IR entre elles et les liaisons qui relient les gares IR et les gares IC ou IC Plus répondant aux normes minimales visées à l'article 5, § 1^{er}.

Les gares IR sont énumérées à l'article 2, 5°. La liste a été dressée en premier lieu sur la base de critères urbanistiques. Du côté flamand figurent toutes les communes sélectionnées dans le RSV en tant que «*structuurondersteunend kleinstedelijk gebied*» ou en tant que «*kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau*». Du côté wallon figurent toutes les communes sélectionnées dans le SDER en tant que «*pôle*». En ce qui concerne Bruxelles, nous avons sélectionné Schaarbeek, Etterbeek et Jette comme gares IR.

Parmi les communes sélectionnées, il y en a cinq qui, à l'heure actuelle, ne disposent pas de gare ferroviaire : Bree, Hoogstraten, Maaseik, Malmédy et Stavelot. Dans ces communes, l'arrêt principal des transports en commun est désigné comme arrêt pour la ou les liaisons IR. Cette disposition permet de choisir, en concertation avec les autorités provinciales, entre le bus et le train, avec, dans la seconde hypothèse, (ré)aménagement d'une voie ferrée. Dans ce dernier cas, la gare ferroviaire reçoit le statut d'arrêt principal des transports en commun.

De lijst van IR-stations omvat daarnaast ook een aantal stations die een belangrijke rol spelen als spoorwegknooppunt (Angleur, Antwerpen Zuid, ...). Zij liggen op of in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt van spoorlijnen en vervullen een belangrijke rol voor het realiseren van aansluitingen tussen treinen.

Artikel 5, § 2, laat de vaststelling van de IR-verbindingen over aan de Koning. Het uitgangspunt bij deze selectie dient te zijn dat IR-stations verbonden worden met de IC- en IC Plus-stations in de steden tot wiens verzorgingsgebied ze behoren. Deze afhankelijkheidsrelaties worden o.a. gedefinieerd in de studie die Prof. Dr. Van Hecke in 1995 in opdracht van de NMBS gemaakt heeft⁷. De resultaten van deze studie zijn bondig samengevat in bijlage 3.

Binnen het bestek van deze toelichting kan niet op een gedetailleerde manier worden nagegaan in hoeverre de in bijlage 3 vermelde relaties vandaag reeds hun vertaling vinden in kwaliteitsvolle IR-verbindingen. Hooguit kunnen enkele globale beschouwingen worden gemaakt.

Zo bestaat er vandaag vaak reeds een rechtstreekse treindienst tussen de grote en regionale steden, vermeld in de eerste kolom, en de kleine steden die prioritair tot hun verzorgingsgebied behoren, vermeld in kolom 2 zonder haakjes.

Het aantal «zuivere» IR-verbindingen in de betekenis van artikel 2, 10°, van deze wet is evenwel beperkt. We denken dan bijvoorbeeld aan de verbinding tussen Kortrijk en Gent over Waregem en Deinze of aan de verbinding Kortrijk – Oudenaarde – Zottegem – Denderleeuw – Brussel.

In de meeste gevallen worden IR-verbindingen evenwel verzekerd als onderdeel van IC-verbindingen of hebben ze het karakter van een L-verbinding. De manier waarop Lokeren per spoor verbonden is met Gent en Sint-Niklaas is een goed voorbeeld van de eerste variant. Lokeren is een halte op de IC-verbindingen tussen Antwerpen en resp. Oostende en Rijsel, waardoor Lokeren tijdens de daluren twee keer per uur op een hoogwaardige manier verbonden is met Gent Dampoort, Gent Sint Pieters en Sint-Niklaas. Artikel 4, § 4, laat dit soort verbindingen ook in de toekomst toe, op voorwaarde dat Lokeren voldoende reizigers telt om een statuut als IR Plus-station te verwerven en op voorwaarde dat de kwaliteitscriteria voor de IC-verbinding niet in het gedrang komen door een stop in één of meerdere IR Plus-stations.

⁷ VAN HECKE, E., *Het stedelijk systeem. Hiërarchie en invloedssferen. Studie ten behoeve van de NMBS*, Leuven, KUL, 1995.

La liste des gares IR reprend également un certain nombre de gares qui jouent un rôle important de nœud ferroviaire (Angleur, Anvers Sud,...). Elles sont situées à l'endroit ou à proximité immédiate de l'intersection des lignes de chemin fer et remplissent un rôle crucial pour les correspondances entre les trains.

L'article 5, § 2, laisse au Roi le soin de déterminer les liaisons IR. Cette sélection doit reposer sur le principe que les gares IR sont reliées aux gares IC et IC Plus situées dans les villes dont elles font partie de la zone de chalandise. Ces relations de dépendance sont entre autres définies dans l'étude que le professeur Van Hecke a réalisée en 1995 pour le compte de la SNCB⁷. Les résultats de cette étude sont résumés de manière concise à l'annexe 3.

Il est impossible, dans le cadre des présents développements, d'examiner en détail dans quelle mesure les relations mentionnées à l'annexe 3 trouvent dès à présent leur traduction dans des liaisons IR de qualité. Quelques considérations globales peuvent tout au plus être formulées.

C'est ainsi qu'aujourd'hui, il existe déjà souvent une relation ferroviaire directe entre, d'une part, les villes importantes et les villes régionales énumérées dans la première colonne et, d'autre part, les petites villes, énumérées dans la deuxième colonne sans parenthèses, qui font prioritairement partie de leur zone de chalandise.

Le nombre de liaisons IR « pures » au sens de l'article 2, 10°, de la loi proposée, est cependant limité. Nous songeons dès lors par exemple à la liaison entre Courtrai et Gand via Waregem et Deinze ou à la liaison Courtrai-Audenarde-Zottegem-Denderleeuw-Bruxelles.

Dans la plupart des cas, les liaisons IR sont cependant assurées en tant que composante des liaisons IC ou ont le caractère de liaisons L. La manière dont Lokeren est relié par le rail à Gand et à Saint-Nicolas constitue un bon exemple de la première variante. Lokeren est un arrêt sur les liaisons IC entre Anvers, d'une part, et Ostende et Lille, d'autre part, de sorte que, durant les heures creuses, Lokeren est relié deux fois par heure par une liaison de qualité à Gand Dampoort, Gand Saint-Pierre et Saint-Nicolas. L'article 4, § 4, permet le maintien de ce type de liaisons, à condition que Lokeren compte assez de voyageurs pour acquérir le statut de gare IC Plus et que le respect des critères qualitatifs applicables aux liaisons IC ne soit pas compromis par un arrêt dans une ou plusieurs gares IC Plus.

⁷ VAN HECKE, E., *Het stedelijk systeem. Hiërarchie en invloedssferen. Studie ten behoeve van de NMBS*, Louvain, KUL, 1995.

De verbindingen tussen Gent en resp. Eeklo, Oudenaarde – Ronse en Zottegem – Geraardsbergen zijn voorbeelden van IR-verbindingen die waargenomen worden door stoptreinen, waardoor de norm inzake commerciële snelheid vandaag niet gehaald wordt. Hier dringt zich een opsplitsing tussen IR- en L-treinen op.

Wenselijk is ook om bij de selectie van de IR-verbindingen rekening te houden met het aanbod van de gewestelijke vervoersmaatschappijen en om bijgevolg de selectie uit te voeren in nauw overleg met de gewestelijke overheden. De keuze voor een andere exploitatiewijze als deze met klassieke treinstellen dient evenwel gesteund te zijn op een gestandaardiseerde methode om de kosten en baten van verschillende exploitatiewijzen met elkaar te vergelijken (art. 5, § 3, 1°). Gelet op de dichtheid en de capaciteit van het spoorwegnet en de potentiële vervoersstromen op de IR-verbindingen, ligt het voor de hand dat dergelijke exploitatievorm eerder uitzonderlijk zal worden toegepast.

Artikel 5, § 5, voorziet dat binnen de groep van IR-stations een aantal stations het statuut van IR Plus-station kunnen verwerven. De IR Plus-stations kunnen worden opgenomen in IC-verbindingen, op voorwaarde dat de commerciële snelheid op de betrokken verbinding niet daalt onder de norm die gesteld wordt in artikel 4, § 1, 1°. Het opnemen van IR+-stations in IC-verbindingen zal m.a.w. geval per geval, verbinding per verbinding onderzocht moeten worden. Als illustratie uit de praktijk van vandaag; vermelden we de huidige IC-verbinding Brussel – Kortrijk. Stops in Oudenaarde, Zottegem en Denderleeuw beletten niet dat op deze verbinding een commerciële snelheid van gemiddeld 86 km/u gehaald wordt, wat beduidend hoger ligt dan de norm van 70km/u voor een IC-verbinding over Brussel.

Deze dynamische regeling is ingegeven door twee motieven:

§ vooreerst vervullen een aantal IR-stations vandaag een belangrijke rol in het reizigersvervoer, waarbij het aantal opstappende reizigers de vergelijking kan doorstaan met dat van een IC-station. Om die reden bepaalt § 5, 1°, dat stations waar de laatste drie jaar voor de vaststelling gemiddeld meer dan 2.500 mensen per werkdag opstapten, het statuut van IR Plus-station verwerven. Voor de periode 1996-1998 zou het bij wijze van voorbeeld gaan over volgende stations:

Les liaisons entre Gand et Eeklo, Audenarde-Renaix et Zottegem-Grammont sont des exemples de liaisons IR assurées par des trains omnibus, de sorte que la norme relative à la vitesse commerciale n'est pas atteinte. Il s'impose de séparer les trains IR et L.

Il est également souhaitable de tenir compte, pour sélectionner les liaisons IR, de l'offre des sociétés régionales de transport et, dès lors, d'opérer la sélection en concertation étroite avec les autorités régionales. Le choix d'un mode d'exploitation autre que les trains classiques doit toutefois se faire sur la base d'une méthode standardisée, afin de comparer entre eux les coûts et profits des différents modes d'exploitation (art. 5, § 3, 1°). Vu la densité et la capacité du réseau ferroviaire et vu les flux de transport potentiels sur les liaisons IR, il est évident qu'un tel mode d'exploitation ne sera retenu qu'assez exceptionnellement.

L'article 5, § 5, prévoit que certaines gares IR peuvent obtenir le statut IR Plus. Les gares IR Plus peuvent être intégrés aux liaisons IC, à condition que la vitesse commerciale de la liaison concernée ne soit pas inférieure à la norme établie à l'article 4, § 1^{er}, 1°. L'opportunité d'intégrer des gares IR Plus aux liaisons IC devra, en d'autres termes, être examinée au cas par cas, liaison par liaison. Nous citons, à titre d'illustration puisée dans la réalité actuelle, la liaison Bruxelles – Courtrai existante. Les arrêts d'Audenarde, de Zottegem et de Denderleeuw n'empêchent pas d'atteindre une vitesse commerciale moyenne de 86 km/h sur cette liaison, ce qui est bien supérieur à la norme de 70 km/h fixée pour une liaison IC via Bruxelles.

La possibilité susvisée, qui favorise le dynamisme, est motivée par deux éléments :

§ tout d'abord, un certain nombre de gares IR remplissent aujourd'hui un rôle important en matière de transport de voyageurs et soutiennent la comparaison, quant au nombre de voyageurs à l'embarquement, avec les gares IC. C'est pour cette raison que le § 5, 1°, dispose que les gares dans lesquelles se sont embarqués en moyenne plus de 2.500 voyageurs par jour ouvrable durant les trois années précédant l'estimation obtiennent le statut de gare IR Plus. Pour la période 1996-1998, il s'agirait, par exemple, des gares suivantes :

	1996	1997	1998	Gem. 1996-98
Aarschot	3874	3481	3241	3532
Ath	5240	5338	4842	5140
Denderleeuw	11707	12105	11430	11747
Dendermonde	5388	4725	4828	4980
Edingen	4069	3797	3860	3909
Eigenbrakel	4085	4435	4795	4438
Etterbeek	3119	3106	3633	3286
Gembloux	4523	4367	4440	4443
Geraardsbergen	3636	3763	4002	3800
's Gravenbrakel	3985	3760	3816	3854
Halle	2915	2815	2938	2889
Herentals	2776	2551	2679	2669
Landen	6116	8286	3058	5820
Libramont	2572	2799	3015	2795
Lichtervelde	2109	2395	3009	2504
Lier	5209	4639	4748	4865
Lokeren	3536	3722	3567	3608
Louvain-la-Neuve	5186	5061	4940	5062
Nijvel	4664	4647	4345	4552
Ottignies	13504	15052	15710	14755
Oudenaarde	3781	3736	3326	3614
Schaarbeek	2885	2956	2338	2726
Tienen	4144	3910	3952	4002
Torhout	2382	2433	2690	2502
Vilvoorde	3287	3207	3376	3290
Zottegem	5853	6130	7744	6576

	1996	1997	1998	Moy. 1996-98
Aarschot	3874	3481	3241	3532
Ath	5240	5338	4842	5140
Denderleeuw	11707	12105	11430	11747
Termonde	5388	4725	4828	4980
Enghien	4069	3797	3860	3909
Braine-l'Alleud	4085	4435	4795	4438
Etterbeek	3119	3106	3633	3286
Gembloux	4523	4367	4440	4443
Grammont	3636	3763	4002	3800
Braine-le-Comte	3985	3760	3816	3854
Hal	2915	2815	2938	2889
Herentals	2776	2551	2679	2669
Landen	6116	8286	3058	5820
Libramont	2572	2799	3015	2795
Lichtervelde	2109	2395	3009	2504
Lierre	5209	4639	4748	4865
Lokeren	3536	3722	3567	3608
Louvain-la-Neuve	5186	5061	4940	5062
Nivelles	4664	4647	4345	4552
Ottignies	13504	15052	15710	14755
Audenarde	3781	3736	3326	3614
Schaerbeek	2885	2956	2338	2726
Tirlemont	4144	3910	3952	4002
Torhout	2382	2433	2690	2502
Vilvorde	3287	3207	3376	3290
Zottegem	5853	6130	7744	6576

- Daarnaast kan het IR Plus-statuuat ook verworven worden door stations die vandaag nog geen 2.500 opstappende reizigers per dag halen, maar waar dit aantal op basis van een actieplan kan worden beschouwd als een realistische doelstelling op termijn. Dit tijdelijk IR Plus-statuuat creëert de kans om deze stations als halteplaats op te nemen in IC-verbindingen (uiteeraard onder de voorwaarden bepaald in artikel 4, § 4). Een verbeterde dienstverlening kan immers een belangrijke rol spelen in het aantrekken van bijkomende reizigers. Via deze incentive – waarop ook de gemeenten kunnen inspelen om binnen hun bevoegdheden de attractiviteit van het treingebruik te vergroten – wordt basismobiliteit een dynamisch concept, dat aan stations de kans geeft om door te groeien naar een hogere categorie.

Art.6 en 7

Artikel 6 definieert de voorstadsverbindingen. Volgens artikel 2, 11°, zijn dit de verbindingen van geregeld vervoer tussen lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties en de IC+-, IC- of IR-stations in dezelfde agglomeratie.

Gelet op de intensieve vervoersstromen in de grootstedelijke agglomeraties en de toenemende fileproblematiek die hiermee samenhangt, is het noodzakelijk om in deze gebieden sterke openbaar vervoerverbindingen uit te bouwen. Naar het voorbeeld van de plannen voor een gewestelijk expresnet in het Brusselse moet ook in Antwerpen, Luik en Gent werk worden gemaakt van de ontwikkeling van een voorstadsnet.

Het uitwerken van een concreet exploitatieschema is de gedeelde verantwoordelijkheid van de federale, gewestelijke en lokale overheden in samenspraak met de NMBS en de betrokken gewestelijke vervoermaatschappijen. In deze gesprekken moet voor elke verbinding de aangewezen exploitatievorm worden gekozen op basis van de veronderstelde vervoersvraag, de intrinsieke kenmerken van de verschillende exploitatietechnieken (trein, light-rail, metro, tram, bus, ..) en de financiële kosten en baten verbonden aan het inzetten van deze technieken. Artikel 6, § 3, stelt dat deze afweging dient te gebeuren op basis van een gestandaardiseerde procedure, waarover de Koning met de gewesten een samenwerkingsakkoord zal afsluiten.

De keuze voor een treinexploitatie kan slechts verantwoord worden indien de geplande verbinding voldoet aan de kwaliteitskenmerken omschreven in arti-

- En outre, le statut IR Plus peut être également obtenu par des gares qui, actuellement, n'atteignent pas encore les 2.500 voyageurs par jour à l'embarquement mais qui, sur la base d'un plan d'action, peuvent considérer ce chiffre comme un objectif réaliste à terme. Ce statut IR Plus provisoire offre l'opportunité d'intégrer ces gares comme arrêt aux liaisons IC (en respectant évidemment les conditions visées à l'article 4, § 4). Un service amélioré peut en effet contribuer grandement à attirer de nouveaux voyageurs. Ce stimulant, dont les communes peuvent également tirer parti, dans les limites de leurs compétences, afin d'augmenter l'attrait du transport en train – fait de la mobilité de base un concept dynamique qui offre aux gares la chance d'accéder à un statut supérieur.

Art. 6 et 7

L'article 6 définit les liaisons suburbaines. Aux termes de l'article 2, 11°, il s'agit des liaisons de transport régulier entre les gares et points d'arrêt locaux situés dans les grandes agglomérations et les gares IC, IC Plus et IR situées dans ces mêmes agglomérations.

Compte tenu de la densité des flux de transport dans les grandes agglomérations et de l'aggravation du problème des files qui en résulte, il s'impose de développer un large réseau de transports en commun dans ces zones. Tout comme l'on projette de réaliser un réseau express régional (RER) dans la région bruxelloise, il conviendrait de développer également un réseau suburbain à Anvers, Liège et Gand.

L'élaboration d'un schéma d'exploitation concret relève de la responsabilité partagée des autorités fédérales, régionales et locales, et doit se faire en concertation avec la SNCB et les sociétés de transport concernées. Lors des discussions qui auront lieu, il faudra choisir, pour chaque liaison, le mode d'exploitation approprié sur la base de la demande de transport supposée, des caractéristiques intrinsèques des différentes techniques d'exploitation (trains, *light-rail*, métro, bus,...) et des coûts et profits financiers liés à l'utilisation de ces techniques. L'article 6, § 3, précise que cette évaluation doit s'opérer sur la base d'une procédure standardisée, au sujet de laquelle le Roi conclura un accord de coopération avec les régions.

Le choix en faveur du train ne peut se justifier que si la liaison prévue répond aux normes qualitatives fixées à l'article 6, § 1^{er}. Le but ne saurait être de faire du

kel 6, § 1. Het kan immers niet de bedoeling zijn om treinen te laten functioneren als een veredelde tram- of busdienst; een dergelijke exploitatie kan nooit de hogere netto-exploitatiekosten verantwoorden die verbonden zijn aan het inzetten van treinstellen.

Artikel 7 bepaalt de lokale treinverbindingen. Het betreft de verbindingen tussen de stations en stopplaatsen buiten de grote agglomeraties en de IC+, IC- en IR-stations op de betrokken spoorlijnen.

Ook met betrekking tot deze lokale verbindingen dient voortdurend een afweging te worden gemaakt over de in te zetten exploitatietechniek en, daarmee samenhangend, over de exploitant van de verbinding. Ook hier dient deze afweging te verlopen via een standaard-procedure, waarover de federale overheid met de gewesten een samenwerkingsakkoord zal afsluiten.

Het idee van een dynamisch model wordt ook toegepast op de voorstads- en L-stations.

Artikel 7, § 5, bepaalt de voorwaarden waaronder de L-stations kunnen worden opgewaardeerd tot L Plus-stations. Dit is het geval wanneer de laatste drie jaar voor de vaststelling gemiddeld meer dan 500 opstappende reizigers per weekdag werden geteld of wanneer een studie kan aantonen dat 500 opstappers per dag – onder bepaalde voorwaarden - een haalbare doelstelling is. Naar analogie met de IR Plus-stations kunnen de L Plus-stations deel uitmaken van IR-verbindingen, op voorwaarde dat de minimale commerciële snelheid niet in het gedrang komt.

Daarnaast worden ook de voorwaarden bepaald om nieuwe voorstads- en L-stations te openen. Een op basis van een gestandaardiseerde studie bepaald perspectief op minstens 200 opstappende reizigers per weekdag en 100 opstappers tijdens het weekend is een noodzakelijke voorwaarde om de (her)opening van een station vanuit bedrijfseconomisch standpunt te kunnen verantwoorden. Bovendien is het wenselijk dat in de studie ook de afweging wordt gemaakt tussen het aanbieden van treinvervoer en een verbeterde bediening via het stads- en streekvervoer.

Anderzijds beklemtonen artikel 6, § 6, en artikel 7, § 7, dat het voorstads- of L-statuut geen statuut van onbepaalde duur is maar slechts kan worden verantwoord wanneer er een minimaal aantal mensen ook effectief van de trein gebruik maakt. Daarom dient voor

service ferroviaire un service de trams ou de bus amélioré; ce genre d'exploitation ne pourra jamais justifier les coûts d'exploitation plus élevés qu'entraîne la mise en circulation de trains.

L'article 7 définit les liaisons locales. Il s'agit des liaisons qui relient les gares et points d'arrêt situés en dehors des grandes agglomérations et les gares IC, IC Plus et IR situées sur les lignes concernées.

En ce qui concerne ces liaisons locales également, il faut se demander constamment quelle technique d'exploitation il convient de retenir et, corrélativement, à quel exploitant il convient de faire appel. Dans ce cas aussi, le choix doit s'opérer par le biais d'une procédure standard, au sujet de laquelle le pouvoir fédéral conclura un accord de coopération avec les régions.

L'idée d'un modèle dynamique est également appliquée aux gares suburbaines et locales.

L'article 7, § 5, détermine les conditions auxquelles les gares locales peuvent obtenir le statut de gares L Plus. Il en va ainsi lorsque plus de 500 voyageurs ont, par jour de semaine, été dénombrés à l'embarquement au cours des trois dernières années précédant le comptage ou lorsqu'il ressort d'une étude qu'une moyenne de 500 voyageurs par jour de semaine prenant le train dans cette gare est, dans certaines conditions, un objectif qui peut être atteint. Par analogie avec les gares IR Plus, les gares L Plus peuvent faire partie de liaisons IR, à condition que cela ne compromette pas le respect de la norme en matière de vitesse commerciale minimale.

Cette disposition détermine également les conditions qui doivent être remplies pour pouvoir ouvrir de nouvelles gares suburbaines et locales. Il faut, pour pouvoir justifier l'ouverture (la réouverture) d'une gare d'un point de vue économique, qu'il ressorte d'une étude standardisée qu'une moyenne d'au moins 200 voyageurs par jour de semaine et d'au moins 100 voyageurs les samedis et dimanches prenant le train dans la gare en question est un objectif réalisable. Il est en outre souhaitable que l'étude effectuée également un arbitrage entre l'offre d'un transport ferroviaire et l'amélioration de la desserte par les transports urbains et vicinaux.

D'autre part, les articles 6, § 6, et 7, § 7, soulignent que le statut suburbain ou local n'est pas attribué pour une durée indéterminée, mais ne peut se justifier que si l'on recense un nombre minimal effectif d'usagers. C'est pourquoi il faut établir, pour les gares suburba-

de voorstads- en L-stations die minder dan 100 opstappende reizigers per weekdag of minder dan 50 opstappers op zaterdag of zondag tellen, een actieplan te worden opgemaakt dat streeft naar het overschrijden van deze kritische ondergrenzen binnen de drie jaar. Worden binnen deze termijn de minimale reizigers-aantallen niet gehaald, dan behoort het aan de minister van Vervoer toe om te beslissen of de stations verder geselecteerd zullen worden. Het ligt voor de hand dat bij een niet-selectie moet worden uitgekeken naar de mogelijkheden om met andere middelen van gemeenschappelijk vervoer de treinbediening te vervangen.

Art. 8, 9 en 10

De artikelen 8, 9 en 10 bepalen een aantal regels m.b.t. het netmanagement. De term netmanagement verwijst naar het geheel van acties om de principes van de basismobiliteit om te zetten in een concreet vervoersplan, alsook de controle over de uitvoering van dit vervoersplan. In de huidige context is het netmanagement een taak die toebehoort aan de NMBS, in het bijzonder aan de bedrijfseenheden «netwerk» en «reizigers nationaal». Het is evenwel de Koning die de eindverantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van deze wet en dus ook voor het netmanagement.

Deze verantwoordelijkheid is o.a. aan de orde in artikel 9, § 1, dat bepaalt dat de Koning binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de basismobiliteit een transportplan dient voor te leggen dat de principes en de normen van deze wet operationaliseert. Die twee jaar zijn nodig om samen met de NMBS tot een transportplan te komen dat werkbaar is en dat de realisatie van de basismobiliteit koppelt aan de noodzaak om de beschikbare productiemiddelen zo efficiënt mogelijk in te zetten.

Artikel 9, §§ 2 en 3, bepalen de amplitude van het treinaanbod. De bereikbaarheid van de provinciehoofdplaatsen en van Brussel Zuid vanaf een bepaald uur en tot een bepaald uur vanuit alle stations wordt hier naar voor geschoven als objectieve norm voor het vaststellen van het transportplan. Deze bepalingen zullen ongetwijfeld leiden tot een uitbreiding van het treinaanbod in de vroege en late uren, wat geen overbodige luxe is, gelet op de geleidelijke evolutie naar een 24-uurseconomie en de groeiende belangstelling voor culturele en recreatieve manifestaties die pas eindigen laat in de avond.

nes et locales qui comptent moins de 100 voyageurs à l'embarquement par jour de semaine ou moins de 50 voyageurs à l'embarquement les samedis et dimanches, un plan d'action qui vise à permettre le dépassement de ces seuils critiques dans les trois ans. Si les nombres minimaux de voyageurs à l'embarquement ne sont pas atteints dans ce délai, il appartiendra au ministre des Transports de décider si les gares en question continueront de faire partie de la sélection. Il va de soi que si tel n'est pas le cas, il conviendra de rechercher des possibilités de remplacer la desserte par le rail par d'autres modes de transport en commun.

Art. 8, 9 et 10

Les articles 8, 9 et 10 contiennent un certain nombre de règles relatives à la gestion du réseau. L'expression « gestion du réseau » désigne l'ensemble des actions ayant pour objet de convertir les principes de la mobilité de base en un plan de transport concret et d'assurer le contrôle de l'exécution de ce plan. Dans le contexte actuel, la gestion du réseau est une tâche qui est de la compétence de la SNCB, plus précisément des unités d'exploitation « réseau » et « voyageurs national ». C'est cependant au Roi qu'incombe la responsabilité finale de la mise en œuvre de la loi proposée et, par conséquent, de la gestion du réseau.

Il est entre autres question de cette responsabilité à l'article 9, § 1^{er}, qui dispose que le Roi doit présenter, dans les deux ans de l'entrée en vigueur de la mobilité de base, un plan de transport qui opérationnalise les principes et les normes arrêtés dans la loi proposée. Ces deux années sont nécessaires pour mettre au point, en collaboration avec la SNCB, un plan de transport qui soit opérationnel et qui réalise la mobilité de base en tenant compte de la nécessité de mettre en œuvre les moyens de production disponibles avec une efficacité maximale.

L'article 9, §§ 2 et 3, définit l'amplitude de l'offre de trains. L'accessibilité des chefs-lieux de province et de Bruxelles Midi d'une heure donnée jusqu'à une heure donnée, à partir de toutes les gares, est retenue comme norme objective pour l'établissement du plan de transport. Ces dispositions entraîneront sans aucun doute une extension de l'offre de trains tôt le matin et tard le soir, ce qui n'est nullement un luxe, vu l'évolution progressive vers une économie fonctionnant 24 heures sur 24 et l'intérêt croissant pour les manifestations culturelles et récréatives qui se terminent tard dans la soirée.

In deze context past ook de eerste aanzet tot de realisatie van een nachtnet van interstedelijke treinverbindingen, zoals bepaald in artikel 9, § 3.

De in artikelen 3 t.e.m. 7 opgegeven frequenties zijn basisfrequenties, d.w.z.: de netmanager is verplicht om minstens deze frequenties aan te bieden op de geselecteerde verbindingen. In combinatie met de geselecteerde stations en verbindingen, garanderen de basisfrequenties een minimale spreiding van het treinaanbod in de ruimte en in de tijd.

Dit basisaanbod zal evenwel op bepaalde punten moeten worden aangevuld om tegemoet te komen aan de reële vervoersvraag. Het is wenselijk dat de netmanager hierop maximaal anticipeert en het aanbod versterkt in functie van de veronderstelde vervoersvraag. Niettemin kunnen zich problemen van overbezetting blijven voordoen, waardoor het comfort van de reizigers in het gedrang komt.

Artikel 10, § 2, verplicht de netmanager om gevallen van structurele overbezetting te detecteren en op te lossen. Van «structurele overbezetting» is sprake wanneer in de tweede klasse-afdeling van een trein bij drie opeenvolgende metingen een bezetting van minstens 90 % wordt opgetekend. In dit percentage zijn zowel de zittende als de rechtstaande reizigers meegerekend.

Art. 11

De trein biedt geen vervoer van deur tot deur. Een verplaatsing met de trein maakt deel uit van een keten, waarbij het voor- en natransport gebeurt met andere vervoermiddelen (te voet, met de fiets, de bus, de auto, enz.). De stations en stopplaatsen spelen in deze vervoersketen een belangrijke rol: zij zijn de plaatsen waar de reiziger overstapt, eventueel een stallingsplaats zoekt voor zijn fiets of auto, zich informeert over het openbaar vervoeraanbod, een vervoerbewijs koopt en wacht om over te stappen van het ene op het andere vervoermiddel.

Vanuit deze visie moet basismobiliteit verder gaan dan het kwantitatief en kwalitatief normeren van het treinaanbod in enge zin; ook voor het onthaal van de reizigers in de stations moeten minimale kwaliteitsnormen worden gesteld. Deze normen hebben betrekking op de in artikel 11, § 2, genoemde thema's.

C'est aussi dans ce contexte que s'insère l'amorce de la réalisation d'un réseau de nuit de relations ferroviaires interurbaines, prévu à l'article 9, § 3.

Les fréquences indiquées aux articles 3 à 7 sont des fréquences de base, ce qui signifie que le gestionnaire du réseau est tenu d'offrir au moins ces fréquences sur les liaisons sélectionnées. Combinées à la sélection de gares et de liaisons, les fréquences de base garantissent un étalement minimum de l'offre ferroviaire dans l'espace et dans le temps.

Cette offre de base devra cependant être complétée sur certains points afin de tenir compte de la demande réelle en matière de transport. Il est souhaitable que le gestionnaire du réseau anticipe cette demande au maximum et augmente l'offre en fonction de la demande présumée de transport. Des problèmes de suroccupation peuvent néanmoins persister, ce qui peut nuire au confort des voyageurs.

L'article 10, § 2, oblige le gestionnaire du réseau à détecter les cas de suroccupation structurelle et à y apporter une solution. Il y a suroccupation structurelle lorsque l'on enregistre, lors de trois mesures consécutives, une occupation d'au moins 90 % dans la partie du train réservée aux deuxième classes. Ce pourcentage tient compte tant des voyageurs assis que de ceux qui restent debout.

Art. 11

Le train ne propose pas de transport de porte à porte. Un déplacement en train fait partie d'un ensemble dont les autres éléments sont des trajets effectués en amont et en aval au moyen d'un autre moyen de locomotion (marche à pied, vélo, autobus, voiture, etc.). Les gares et les arrêts jouent un rôle important dans cette succession de modes de transport : ils sont les lieux où le voyageur passe d'un mode de transport à un autre, cherche éventuellement un emplacement pour son vélo ou sa voiture, s'informe sur l'offre de transports en commun, achète un titre de transport et attend avant de poursuivre son voyage.

Compte tenu de cette nécessité d'une approche globale, la mobilité de base ne doit pas se limiter à fixer des normes quantitatives et qualitatives pour l'offre ferroviaire au sens strict ; il convient également d'établir des normes de qualité minimales pour l'accueil des voyageurs dans les gares. Ces normes doivent porter sur les thèmes visés à l'article 11, § 2.

Kwaliteitsnormen voor het reizigersonthaal zijn geen nieuw gegeven. In het kader van het toekomstplan Star 21 ontwikkelde de NMBS een tiental jaren geleden de REVALOR-normen, die vertrekken van een classificatie van de stations en stopplaatsen in vier categorieën en voor elk van deze categorieën een set van inrichtingsnormen vaststellen. Hoewel na Star 21 de investeringen in de verbetering van het reizigersonthaal fors verhoogd werden, is het nooit gekomen tot een planmatige, gefaseerde realisatie van de REVALOR-normen op het gehele net.

Daan SCHALCK (SP)
Marcel BARTHOLOMEEUSSEN (SP)

Ce n'est pas la première fois que l'on parle de normes de qualité pour l'accueil du voyageur. Il y a une dizaine d'années, dans le cadre du plan Star 21, la SNCB a mis au point les normes REVALOR qui se basaient sur une classification des gares et arrêts en quatre catégories et fixaient pour chacune de ces catégories une série de normes d'aménagement. Bien que les investissements destinés à améliorer l'accueil des voyageurs aient fortement augmenté dans le sillage de Star 21, ces normes REVALOR n'ont jamais été appliquées de manière systématique et planifiée sur l'ensemble du réseau.

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK I****Algemene bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet

Art. 2

In deze wet wordt verstaan onder:

1° geregeld vervoer: vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer;

2° treinverbindingen: verbindingen van geregeld vervoer met treinstellen, met uitzondering van de hogesnelheidstrein;

3° IC Plus-stations: de stations Antwerpen Centraal, Brussel Noord, Brussel Centraal, Brussel Zuid, Charleroi Zuid, Gent Sint Pieters, Leuven, Luik Guillemins en Namen; Brussel Nationale Luchthaven wordt geselecteerd als IC Plus-station na de realisatie van een rechtstreekse, doorgaande verbinding met de spoorlijnen 36 en 25/27; de IC Plus-stations Brussel Noord, Brussel Centraal en Brussel Zuid worden verder genoemd Brussel noord-zuid-verbinding of Brussel NZV;

4° IC-stations: de stations Aalst, Aarlen, Antwerpen Berchem, Bergen, bipool Limburg (stations Genk en Hasselt), Brugge, Brussel Nationale Luchthaven (in afwachting van een selectie als IC Plus-station, cf. artikel 2, 3°), Brussel Luxemburg, Brussel Schuman, Doornik, Gent Dampoort, Kortrijk, La Louvière Sud, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout, Verviers, Waver;

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE I^{ER}****Dispositions générales****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

1° services réguliers : les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge ou déposés à des arrêts préalablement fixés et ce, quel que soit le mode de traction des moyens de transport utilisés. Ces services sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver. Le caractère régulier du service n'est pas affecté par le fait d'une adaptation des conditions d'exploitation du service;

2° liaisons ferroviaires: les liaisons de transport régulier au moyen de rames, à l'exception du train à grande vitesse;

3° gares IC Plus: les gares d'Anvers Central, de Bruxelles Nord, de Bruxelles Central, de Bruxelles Midi, de Charleroi Sud, de Gand Saint-Pierre, de Louvain, de Liège Guillemins et de Namur; la gare de Bruxelles National Aéroport sera sélectionnée en tant que gare IC Plus après la réalisation d'une liaison directe et ininterrompue avec les lignes ferroviaires 36 et 25/27; les gares IC Plus de Bruxelles Nord, Bruxelles Central et Bruxelles Midi sont dénommées ci-après Bruxelles jonction nord-midi ou Bruxelles JNM;

4° gares IC: les gares d'Alost, d'Arlon, d'Anvers Berchem, de Mons, du bipôle du Limbourg (les gares de Genk et de Hasselt), de Bruges, de Bruxelles National Aéroport (dans l'attente d'une sélection en tant que gare IC Plus, cf. l'article 2, 3°), de Bruxelles Luxembourg, de Bruxelles Schuman, de Tournai, de Gand Dampoort, de Courtrai, de La Louvière Sud, de Malines, d'Ostende, de Roulers, de Saint-Nicolas, de Turnhout, de Verviers et de Wavre;

5° IR-stations: de stations Aarschot, Asse, Ath, Bastenaken, Beveren, Bilzen, Binche, Blankenberge, Boom, Borgworm, Ciney, Deinze, Dendermonde, Diest, Diksmuide, Dinant, Edingen, Eeklo, Eigenbrakel, Eupen, Geel, Gembloux, Geraardsbergen, 's Gravenbrakel, Halle, Heist o/d Berg, Herentals, Hoei, Ieper, Jette, Knokke, Leopoldsburg, Lier, Lokeren, Lommel, Maasmechelen, Marche-en-Famenne, Mechelen Nekkerspoel, Menen, Moeskroen, Mol, Neerpelt, Nijvel, Ninove, Ottignies, Oudenaarde, Poperinge, Ronse, Schaarbeek, Sint-Truiden, Temse, Tielt, Tienen, Tongeren, Torhout, Tubeke, Veurne, Vilvoorde, Visé, Waregem, Waver, Wetteren, Zinnik en Zottegem, aangevuld met de stations Angleur, Antwerpen Zuid, Bertrix, Burst, Denderleeuw, De Panne, De Pinte, Etterbeek, Flémalle Haute, Landen, Libramont, Lichtervelde, Louvain-la-Neuve, Luttre, Pepinster, Puurs, Rivage, Welkenraedt en met de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer in Bree, Hoogstraten, Maaseik, Malmédy en Stavelot.

6° lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties: de stations en stopplaatsen in de onmiddellijke invloedssfeer van de steden Antwerpen, Brussel, Gent en Luik die niet vermeld worden onder 1°, 2° en 3° van dit artikel en die door de minister bevoegd voor het Vervoer conform artikel 6, § 4, van deze wet geselecteerd worden;

7° lokale stations en stopplaatsen: alle overige stations en stopplaatsen die door de minister bevoegd voor het Vervoer conform artikel 7, § 5, van deze wet geselecteerd worden;

8° IC Plus-verbindingen: treinverbindingen tussen de IC Plus-stations onderling en tussen de IC Plus-stations en het eerste belangrijke aansluitingsstation op het net in de buurlanden;

9° IC-verbindingen: treinverbindingen tussen IC Plus-stations en IC-stations en tussen IC-stations onderling, eventueel verlengd tot stations met een vergelijkbare functie in de buurlanden;

10° IR-verbindingen: verbindingen van geregeld vervoer tussen IR-stations en IC Plus- of IC-stations en tussen IR-stations onderling;

11° voorstadsverbindingen: verbindingen van geregeld vervoer tussen lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties en de IC Plus-, IC- of IR-stations in dezelfde agglomeratie;

5° gares IR: les gares d'Aarschot, d'Asse, d'Ath, de Bastogne, de Beveren, de Bilzen, de Binche, de Blankenberge, de Boom, de Borgworm, de Ciney, de Deinze, de Termonde, de Diest, de Dixmude, de Dinant, d'Enghien, d'Eeklo, de Braine-l'Alleud, d'Eupen, de Geel, de Gembloux, de Grammont, de Braine-le-Comte, de Hal, de Heist o/d Berg, de Herentals, de Huy, d'Ypres, de Jette, de Knokke, de Bourg-Léopold, de Lierre, de Lokeren, de Lommel, de Maasmechelen, de Marche-en-Famenne, de Malines Nekkerspoel, de Menin, de Mouscron, de Mol, de Neerpelt, de Nivelles, de Ninove, d'Ottignies, d'Audenarde, de Poperinge, de Renaix, de Schaerbeek, de Saint-Trond, de Tamise, de Tielt, de Tirlemont, de Tongres, de Torhout, de Tubize, de Furnes, de Vilvorde, de Visé, de Waregem, de Wavre, de Wetteren, de Soignies et de Zottegem, complétées par les gares d'Angleur, d'Anvers Sud, de Bertrix, de Burst, de Denderleeuw, de La Panne, de De Pinte, d'Etterbeek, de Flémalle Haute, de Landen, de Libramont, de Lichtervelde, de Louvain-la-Neuve, de Luttre, de Pepinster, de Puurs, de Rivage, de Welkenraedt et par les principaux arrêts des transports en commun à Bree, Hoogstraten, Maaseik, Malmédy et Stavelot.

6° gares locales et points d'arrêts dans les grandes agglomérations: les gares et points d'arrêts se situant dans la zone d'influence immédiate des villes d'Anvers, de Bruxelles, de Gand et de Liège qui n'ont pas été mentionnés aux 1°, 2° et 3° du présent article et qui sont sélectionnés par le ministre qui a les Transports dans ses attributions conformément à l'article 6, § 4, de la présente loi;

7° gares locales et points d'arrêt: tous les autres points d'arrêt et gares qui sont sélectionnés par le ministre qui a les Transports dans ses attributions conformément à l'article 7, § 5, de la présente loi;

8° liaisons IC Plus: les liaisons ferroviaires entre les gares IC Plus et entre les gares IC Plus et la première gare importante de correspondance avec le réseau des pays voisins;

9° liaisons IC: les liaisons ferroviaires entre les gares IC Plus et les gares IC et entre les gares IC, éventuellement prolongées jusqu'aux gares ayant une fonction comparable dans les pays voisins;

10° liaisons IR : les liaisons de transport régulier entre les gares IR et les gares IC Plus ou IC et entre les gares IR;

11° liaisons suburbaines: les liaisons de transport régulier entre les gares locales et les points d'arrêt situés dans les grandes agglomérations et les gares IC Plus, IC ou IR situées dans les mêmes agglomérations;

12° lokale verbindingen: verbindingen van geregeld vervoer tussen lokale stations en IC Plus-, IC, of IR-stations;

13° commerciële snelheid: het quotiënt van de afgelegde afstand over de weg en de reistijd volgens de dienstregeling van de NMBS, met inbegrip van de halte-duur.

HOOFDSTUK II

Basismobiliteit

Art. 3

§ 1. De IC Plus-verbindingen voldoen aan volgende criteria:

1° commerciële snelheid: minstens 100 km/u op Belgisch grondgebied en 90 km/u op Belgisch grondgebied voor de IC Plus-verbindingen over Brussel NZV;

2° halte-afstand: minstens 30 km;

3° gemiddelde halte-afstand: minstens 40 km;

4° basisfrequentie week: twee treinen per uur met een maximale wachttijd van 40 minuten tussen 6u30 en 19u30;

5° basisfrequentie weekend: één trein per uur tussen 8u30 en 19u30.

§ 2. De IC Plus-verbindingen zijn:

1° IC Plus A Gent Sint Pieters - Brussel NZV - Leuven - Luik Guillemins - Aachen Hauptbahnhof;

2° IC Plus B Breda - Antwerpen Centraal - Brussel NZV - Charleroi Zuid;

3° IC Plus C Maastricht - Antwerpen Centraal - Gent Sint Pieters - Lille Flandres;

4° IC Plus D Luik Guillemins - Namen - Charleroi Zuid - Lille Flandres;

5° IC Plus E Brussel NZV - Namen - Luxemburg;

6° IC Plus F Antwerpen Centraal - Brussel Nationale Luchthaven - Leuven - Luik Guillemins (na selectie van Brussel Nationale Luchthaven als IC Plus-station, cf. artikel 2, 3°).

12° liaisons locales: liaisons de transport régulier entre les gares locales et les gares IC Plus, IC ou IR;

13° vitesse commerciale: le quotient de la distance parcourue par la route et de la durée du voyage selon l'indicateur de la SNCB, y compris la durée des arrêts.

CHAPITRE II

Mobilité de base

Art. 3

§ 1^{er}. Les liaisons IC Plus satisfont aux critères suivants :

1° vitesse commerciale : minimum 100 km/h en territoire belge et 90 km/h en territoire belge pour les liaisons IC Plus qui passent par Bruxelles JNM ;

2° distance entre deux arrêts : minimum 30 km ;

3° distance moyenne entre deux arrêts : minimum 40 km ;

4° fréquence de base en semaine : deux trains par heure, avec un temps d'attente maximum de 40 minutes entre 6h30 et 19h30 ;

5° fréquence de base le week-end : un train par heure entre 8h30 et 19h30.

§ 2. Les liaisons IC Plus sont :

1° IC Plus A Gand Saint-Pierre - Bruxelles JNM - Louvain - Liège Guillemins - Aachen Hauptbahnhof ;

2° IC Plus B Breda - Anvers Central - Bruxelles JNM - Charleroi Sud ;

3° IC Plus C Maastricht - Anvers Central - Gand Saint-Pierre - Lille Flandres ;

4° IC Plus D Liège Guillemins - Namur - Charleroi Sud - Lille Flandres ;

5° IC Plus E Bruxelles JNM - Namur - Luxembourg ;

6° IC Plus F Anvers Central - Bruxelles National Aéroport - Louvain - Liège Guillemins (après sélection de Bruxelles National Aéroport en tant que gare IC Plus, cf. article 2, 3°).

§ 3. Verbindingen met hogesnelheidstreinen kunnen beschouwd worden als IC Plus-verbindingen in de zin van deze wet, wanneer ze onder vergelijkbare voorwaarden op het vlak van toegankelijkheid en tarifiering worden aangeboden.

§ 4. IC-stations kunnen worden opgenomen in IC Plus-verbindingen op voorwaarde dat de criteria vermeld in artikel 3, § 1, lid 1°, 2° en 3° van deze wet gerespecteerd worden. Dit is minimaal het geval voor:

- 1° de stations Brugge en Oostende, in het verlengde van IC Plus A;
- 2° de stations bipool Limburg en Kortrijk op IC Plus C;
- 3° het station Bergen op IC Plus D;
- 4° het station Aarlen op IC Plus E.

Art. 4

§ 1. De IC-verbindingen voldoen aan volgende criteria:

1° commerciële snelheid: minstens 80 km/u en 70 km/u voor de verbindingen met Brussel NZV, Brussel Luxemburg, Brussel Nationale Luchthaven en Brussel Schuman;

2° halte-afstand: minstens 20 km;

3° gemiddelde halte-afstand: minstens 30 km;

4° basisfrequentie week: twee treinen per uur met een maximale wachttijd van 40 minuten;

5° basisfrequentie weekend: één trein per uur.

§ 2. De in artikel 4, § 1, gestelde criteria zijn minstens van toepassing op:

1° de verbindingen tussen Brussel NZV en elk IC-station;

2° de verbindingen tussen elk IC-station en de IC Plus-stations en IC-stations in een straal van minder dan 50 km van het IC-station;

3° de verbindingen tussen elk IC-station en het dichtstbijzijnde IC Plus-station, indien zich in een straal van 50 km geen IC Plus-station bevindt.

§ 3. Les liaisons assurées par des trains à grande vitesse peuvent être considérées comme des liaisons IC Plus au sens de la présente loi lorsqu'elles sont soumises à des conditions comparables en matière d'accessibilité et de tarification.

§ 4. Les gares IC peuvent être desservies par des liaisons IC Plus à condition que les critères prévus à l'article 3, § 1^{er}, 1°, 2° et 3°, de la présente loi soient respectés. C'est au moins le cas en ce qui concerne :

- 1° les gares de Bruges et d'Ostende, dans le prolongement de la liaison IC Plus A ;
- 2° les gares du bipôle du Limbourg et de Courtrai sur la liaison IC Plus C ;
- 3° la gare de Mons sur la liaison IC Plus D ;
- 4° la gare d'Arlon sur la liaison IC Plus E.

Art. 4

§ 1^{er}. Les liaisons IC satisfont aux critères suivants :

1° vitesse commerciale : minimum 80 km/h et 70 km/h pour les liaisons avec Bruxelles JNM, Bruxelles Luxembourg, Bruxelles National Aéroport et Bruxelles Schuman ;

2° distance entre deux arrêts : minimum 20 km ;

3° distance moyenne entre deux arrêts : minimum 30 km ;

4° fréquence de base en semaine : deux trains par heure, avec un temps d'attente maximum de 40 minutes ;

5° fréquence de base le week-end : un train par heure.

§ 2. Les critères prévus à l'article 4, § 1^{er}, s'appliquent au minimum :

1° aux liaisons entre Bruxelles JNM et toute gare IC ;

2° aux liaisons entre toute gare IC et les gares IC Plus et IC situées dans un rayon de moins de 50 km ;

3° aux liaisons entre toute gare IC et la gare IC Plus la plus proche, lorsqu'il n'y a pas de gare IC Plus dans un rayon de 50 km.

§ 3. IC-verbindingen kunnen aan elkaar gekoppeld zijn ten einde het overstappen te vermijden en de productiviteit van de ingezette middelen te verhogen.

§ 4. IR Plus-stations, zoals bepaald in artikel 5, § 5, van deze wet, kunnen worden opgenomen in IC-verbindingen op voorwaarde dat de criteria vermeld in artikel 4, § 1, eerste, tweede en derde lid van deze wet gerespecteerd worden.

Art. 5

§ 1. De IR-verbindingen met treinen voldoen aan volgende criteria:

- 1° commerciële snelheid: minstens 60 km/u;
- 2° gemiddelde halte-afstand: minstens 15 km;
- 3° halte-afstand: minstens 10 km;
- 4° basisfrequentie: één verbinding per uur;

§ 2. De Koning stelt de IR-verbindingen vast.

§ 3. Uitzonderlijk kan de exploitatie van een IR-verbinding verzekerd worden door een ander vervoermiddel als de trein, op voorwaarde dat:

1° deze keuze gemaakt wordt op basis van een gestandaardiseerde en geobjectiveerde kosten/baten-analyse, waarbij verschillende exploitatiewijzen tegenover elkaar worden afgewogen;

2° de criteria opgesomd in artikel 5, § 1 van deze wet gerespecteerd worden.

§ 4. L Plus-stations, zoals bepaald in artikel 7, § 5, van deze wet, kunnen worden opgenomen in IR-verbindingen op voorwaarde dat de criteria vermeld in artikel 4, § 1, eerste en tweede lid van deze wet gerespecteerd worden.

§ 5. IR-stations krijgen het statuut van IR Plus-station:

1° ofwel, wanneer er tijdens de laatste drie jaar voor de vaststelling gemiddeld meer dan 2.500 opstappende reizigers per weekdag werden geteld;

2° ofwel, wanneer uit een gestandaardiseerde en geobjectiveerde studie blijkt dat binnen een periode van drie jaar een gemiddelde van 2.500 opstappende reizigers per weekdag een haalbare doelstelling is.

§ 3. Les liaisons IC peuvent être couplées de manière à éviter les correspondances et à accroître la productivité des moyens mis en œuvre.

§ 4. Les gares IR Plus, définies à l'article 5, § 5, de la présente loi, peuvent être desservies par des liaisons IC à condition que les critères prévus à l'article 4, § 1^{er}, 1°, 2° et 3°, de la présente loi soient respectés.

Art. 5

§ 1^{er}. Les liaisons IR assurées par des trains satisfont aux critères suivants :

- 1° vitesse commerciale : minimum 60 km/h ;
- 2° distance moyenne entre deux arrêts : minimum 15 km ;
- 3° distance entre deux arrêts : minimum 10 km ;
- 4° fréquence de base : une liaison par heure ;

§ 2. Le Roi établit la liste des liaisons IR.

§ 3. À titre exceptionnel, l'exploitation d'une liaison IR peut être assurée par un moyen de transport autre que le train, à condition :

1° que ce choix se fasse sur la base d'une analyse coût-bénéfice standardisée et objectivée comparant les divers modes d'exploitation ;

2° que les critères énumérés à l'article 5, § 1^{er}, de la présente loi soient respectés.

§ 4. Les gares L Plus, définies à l'article 7, § 5, de la présente loi, peuvent être desservies par des liaisons IR, à condition que les critères prévus à l'article 4, § 1^{er}, 1° et 2°, de la présente loi soient respectés.

§ 5. Les gares IR peuvent obtenir la statut de gare IR Plus :

1° lorsqu'il ressort d'un comptage effectué au cours des trois dernières années qu'en moyenne plus de 2 500 voyageurs par jour de semaine prennent le train dans cette gare ;

2° lorsqu'il ressort d'une étude standardisée et objectivée qu'une moyenne de 2 500 voyageurs par jour de semaine prenant le train dans cette gare est un objectif pouvant être atteint dans les trois ans.

De minister bevoegd voor het Vervoer stelt vóór 1 november van elk kalenderjaar de lijst van IR Plus-stations vast.

§ 6. Tijdens het weekend kunnen IR- en voorstads- of L-verbindingen gecombineerd worden met elkaar, op voorwaarde dat de criteria vermeld in respectievelijk artikel 6, § 1, en artikel 7, § 1, gerespecteerd worden.

Art. 6

§ 1. De voorstadsverbindingen voldoen aan volgende criteria:

- 1° commerciële snelheid: minstens 30 km/u;
- 2° gemiddelde halte-afstand: minstens 1,5 km;
- 3° halte-afstand: minstens 1 km;
- 4° basisfrequentie: twee verbindingen per uur.

§ 2. De Koning stelt de voorstadsverbindingen vast.

§ 3. De exploitatie van een voorstadsverbinding kan verzekerd worden door een ander vervoermiddel dan de trein, op voorwaarde dat:

1° deze keuze gemaakt wordt op basis van een gestandaardiseerde en geobjectiveerde kosten/baten-analyse, waarbij verschillende exploitatiewijzen tegenover elkaar worden afgewogen;

2° de criteria opgesomd in artikel 6, § 1 van deze wet gerespecteerd worden.

§ 4. De minister bevoegd voor het Vervoer stelt vóór 1 november van elk kalenderjaar de lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties vast.

§ 5. Nieuwe lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties kunnen aan de selectie worden toegevoegd wanneer uit een gestandaardiseerde en geobjectiveerde studie blijkt dat binnen de drie jaar na de opening minstens 200 opstappende reizigers per weekdag en minstens 100 opstappende reizigers op zaterdag en zondag een haalbare doelstelling is.

§ 6. Voor de lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties waar de laatste drie jaar vóór de vaststelling gemiddeld minder dan 100 opstappende reizigers per weekdag of gemiddeld minder dan 50 opstappende reizigers op zaterdag of zondag werden geteld, wordt een actieplan opgesteld teneinde binnen een termijn van drie jaar aan deze criteria te voldoen.

Le ministre ayant le Transport dans ses attributions établit la liste des gares IR Plus avant le 1^{er} novembre de chaque année.

§ 6. Pendant le week-end, les liaisons IR, suburbaines ou L peuvent être combinées, à condition que les critères prévus respectivement aux articles 6, § 1^{er}, et 7, § 1^{er}, soient respectés.

Art. 6

§ 1^{er}. Les liaisons suburbaines satisfont aux critères suivants :

- 1° vitesse commerciale : minimum 30 km/h ;
- 2° distance moyenne entre deux arrêts : minimum 1,5 km ;
- 3° distance entre deux arrêts : minimum 1 km ;
- 4° fréquence de base : deux liaisons par heure.

§ 2. Le Roi établit la liste des liaisons suburbaines.

§ 3. L'exploitation d'une liaison suburbaine peut être assurée par un moyen de transport autre que le train, à condition :

1° que ce choix se fasse sur la base d'une analyse coût-bénéfice standardisée et objectivée comparant les divers modes d'exploitation ;

2° que les critères énumérés à l'article 6, § 1^{er}, de la présente loi soient respectés.

§ 4. Le ministre ayant le Transport dans ses attributions établit la liste des gares locales et des points d'arrêt situés dans les grandes agglomérations avant le 1^{er} novembre de chaque année.

§ 5. De nouvelles gares locales et de nouveaux points d'arrêt situés dans les grandes agglomérations peuvent être ajoutés à la sélection lorsqu'il ressort d'une étude standardisée et objectivée qu'une moyenne de minimum 200 voyageurs par jour de semaine et de minimum 100 voyageurs les samedis et dimanches prenant le train dans cette gare est un objectif pouvant être atteint dans les trois ans de l'ouverture.

§ 6. Lorsqu'il ressort d'un comptage qu'en moyenne moins de 100 voyageurs par jour de semaine ou moins de 50 voyageurs les samedis et dimanches ont pris le train dans une gare locale ou à un point d'arrêt au cours des trois dernières années, un plan d'action est établi afin d'atteindre ces critères dans un délai de trois ans.

Indien aan deze criteria binnen een termijn van drie jaar niet voldaan wordt, is de Koning bevoegd om de betrokken stations en stopplaatsen niet langer te selecteren.

Art. 7

§ 1. De lokale verbindingen voldoen aan de volgende criteria:

- 1° commerciële snelheid: minstens 45 km/u;
- 2° gemiddelde halte-afstand: minstens 4 km;
- 3° halte-afstand: minstens 1 km;
- 4° basisfrequentie: één verbinding per uur.

§ 2. De Koning stelt de L-verbindingen vast.

§ 3. De exploitatie van een L-verbinding kan verzekerd worden door een ander vervoermiddel dan de trein, op voorwaarde dat:

1° deze keuze gemaakt wordt op basis van een gestandaardiseerde en geobjectiveerde kosten/baten-analyse, waarbij verschillende exploitatiewijzen tegenover elkaar worden afgewogen;

2° de criteria opgesomd in artikel 7, § 1, van deze wet gerespecteerd worden.

§ 4. De minister bevoegd voor het Vervoer stelt vóór 1 november van elk kalenderjaar de lokale stations en stopplaatsen, inclusief de L Plus-stations vast.

§ 5. Lokale stations en stopplaatsen krijgen het statuut van L Plus-station:

1° ofwel, wanneer er tijdens de laatste drie jaar vóór de vaststelling gemiddeld meer dan 500 opstappende reizigers per weekdag werden geteld;

2° ofwel, wanneer uit een gestandaardiseerde en geobjectiveerde studie blijkt dat binnen een periode van drie jaar na de vaststelling een gemiddelde van 500 opstappende reizigers per weekdag een haalbare doelstelling is.

§ 6. Nieuwe lokale stations en stopplaatsen kunnen aan de selectie worden toegevoegd wanneer uit een gestandaardiseerde en geobjectiveerde studie blijkt dat binnen de drie jaar na de opening minstens 200 opstappende reizigers per weekdag en minstens 100 op-

Si ces critères ne sont pas atteints dans un délai de trois ans, le Roi a la faculté de ne plus sélectionner la gare locale ou le point d'arrêt concerné.

Art. 7

§ 1^{er}. Les liaisons locales satisfont aux critères suivants :

- 1° vitesse commerciale : minimum 45 km/h ;
- 2° distance moyenne entre deux arrêts : minimum 4 km ;
- 3° distance entre deux arrêts : minimum 1 km ;
- 4° fréquence de base : une liaison par heure.

§ 2. Le Roi établit la liste des liaisons L.

§ 3. L'exploitation d'une liaison L peut être assurée par un moyen de transport autre que le train, à condition :

1° que ce choix se fasse sur la base d'une analyse coût-bénéfice standardisée et objectivée comparant divers modes d'exploitation ;

2° que les critères énumérés à l'article 7, § 1^{er}, de la présente loi soient respectés.

§ 4. Le ministre ayant le Transport dans ses attributions établit la liste des gares locales et des points d'arrêt locaux, y compris les gares locales L Plus, avant le 1^{er} novembre de chaque année.

§ 5. Les gares locales et les points d'arrêt locaux obtiennent le statut de gare L Plus :

1° lorsqu'il ressort d'un comptage effectué au cours des trois dernières années qu'en moyenne plus de 500 voyageurs par jour de semaine prennent le train dans cette gare ;

2° lorsqu'il ressort d'une étude standardisée et objectivée qu'une moyenne de 500 voyageurs par jour de semaine prenant le train dans cette gare est un objectif pouvant être atteint dans les trois ans.

§ 6. De nouvelles gares locales et de nouveaux points d'arrêt locaux peuvent être ajoutés à la sélection lorsqu'il ressort d'une étude standardisée et objectivée qu'une moyenne de minimum 200 voyageurs par jour de semaine et de minimum 100 voyageurs les same-

stappende reizigers op zaterdag en zondag een haalbare doelstelling is.

§ 7. Voor de lokale stations en stopplaatsen in de grote agglomeraties waar de laatste drie jaar vóór de vaststelling gemiddeld minder dan 100 opstappende reizigers per weekdag of gemiddeld minder dan 50 opstappende reizigers op zaterdag of zondag werden geteld, wordt een actieplan opgesteld teneinde binnen een termijn van drie jaar aan deze criteria te voldoen.

Indien aan deze criteria binnen een termijn van drie jaar niet voldaan wordt, is de minister bevoegd om de betrokken stations en stopplaatsen niet langer te selecteren.

HOOFDSTUK III

Netmanagement

Art. 8

Het netmanagement heeft de realisatie van de basis-mobiliteit, bedoeld in hoofdstuk II en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer tot doel.

Art. 9

§ 1. Binnen een termijn van twee jaar na de inwerkingtreding van deze wet, stelt de Koning een transportplan voor dat voldoet aan de bepalingen van deze wet.

§ 2. Naast de bepalingen m.b.t. de onderscheiden verbindingen, als vermeld in de artikels 3 tot en met 7 van deze wet, voldoet het transportplan eveneens aan volgende, algemene bepalingen:

1° op weekdagen dient men elke provinciehoofdplaats vóór 8u00 's morgens met de trein te kunnen bereiken vanuit elk ander station of elke andere stopplaats in de provincie;

2° op weekdagen dient men het station Brussel Zuid met de trein te kunnen bereiken vóór 8u00 's morgens vanuit elk IC Plus-, IC- en IR-station;

3° op weekdagen dient men tot 22u30 vanuit elke provinciehoofdplaats met de trein te kunnen vertrekken naar elk ander station of elke andere stopplaats in de provincie;

dis et dimanches prenant le train dans cette gare est un objectif pouvant être atteint dans les trois ans de l'ouverture.

§ 7. Lorsqu'il ressort d'un comptage qu'en moyenne moins de 100 voyageurs par jour de semaine ou moins de 50 voyageurs les samedis et dimanches ont pris le train dans une gare locale ou à un point d'arrêt local au cours des trois dernières années, un plan d'action est établi afin d'atteindre ces critères dans un délai de trois ans.

Si ces critères ne sont pas atteints dans un délai de trois ans, le Roi a la faculté de ne plus sélectionner la gare ou le point d'arrêt concerné.

CHAPITRE III

Gestion du réseau

Art. 8

La gestion du réseau vise à assurer la mobilité de base visée au chapitre II et à organiser de manière efficace et efficiente les services réguliers de transport.

Art. 9

§ 1^{er}. Le Roi propose un plan de transport satisfaisant aux dispositions de la présente loi dans les deux ans de son entrée en vigueur.

§ 2. Ce plan de transport satisfera non seulement aux dispositions relatives aux différentes liaisons mentionnées aux articles 3 à 7 de la présente loi, mais également aux dispositions générales suivantes:

1° les jours de semaine, l'on doit pouvoir gagner en train tout chef-lieu de province avant 8 heures du matin depuis toute autre gare ou tout autre point d'arrêt de la province;

2° les jours de semaine, l'on doit pouvoir gagner en train la gare de Bruxelles Midi avant 8 heures du matin depuis toute gare IC Plus, IC et IR;

3° les jours de semaine, l'on doit pouvoir partir en train jusqu'à 22h30 de tout chef-lieu de province à destination de toute autre gare ou de tout autre point d'arrêt de la province;

4° op weekdays dient men tot 22u30 vanuit Brussel Zuid met de trein te kunnen vertrekken naar elk IC Plus-, IC- of IR-station;

5° op zaterdag, zon- en feestdagen dient men elke provinciehoofdplaats vóór 9u00 's morgens met de trein te kunnen bereiken vanuit elk ander station of elke andere stopplaats in de provincie;

6° op zaterdag, zon- en feestdagen dient men het station Brussel Zuid met de trein te kunnen bereiken vóór 9u00 's morgens vanuit elk IC Plus-, IC- of IR-station;

7° op zaterdag, zon- en feestdagen dient men tot 23u00 vanuit elke provinciehoofdplaats met de trein te kunnen vertrekken naar elk ander station of elke andere stopplaats in de provincie;

8° op zaterdag, zon- en feestdagen dient men tot 23u00 vanuit Brussel Zuid met de trein te kunnen vertrekken naar elk IC Plus-, IC- of IR-station.

§ 3. Het transportplan voorziet de invoering van een «nachtnet», d.i. een netwerk van verbindingen tussen IC Plus-, IC-, en IR Plus-stations met een minimale frequentie van één verbinding om de twee uur en met een bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van het station Brussel Nationale Luchthaven.

§ 4. Het transportplan optimaliseert de aansluitingen trein/trein en integreert op een optimale manier de dienstregeling van de hogesnelheidstreinen.

Art. 10

§ 1. In functie van de bestaande of potentiële vervoerstromen kan het transportplan op een bepaalde verbinding een frequentie voorzien die hoger ligt dan de minimale frequenties vermeld in de artikels 3 tot 7.

§ 2. De netmanager doet driemaandelijks een onderzoek naar de bezetting van de treinen. Daarbij wordt voor elke verbinding de bezettingsgraad van elke trein opgemeten op een gemiddelde weekday, een zaterdag en een zondag.

Wanneer een trein bij drie opeenvolgende metingen een bezettingsgraad van meer dan 90% in tweede klasse vertoont, onderzoekt de netmanager de mogelijkheid om d.m.v. een aanpassing van het treinaanbod de overbezetting te verhelpen.

4° les jours de semaine, l'on doit pouvoir partir en train jusqu'à 22h30 de Bruxelles Midi à destination de toute gare IC Plus, IC ou IR;

5° les samedis, les dimanches et les jours fériés, l'on doit pouvoir gagner en train tout chef-lieu de province avant 9 heures du matin depuis toute autre gare ou tout autre point d'arrêt de la province;

6° les samedis, les dimanches et les jours fériés, l'on doit pouvoir gagner en train la gare de Bruxelles Midi avant 9 heures du matin depuis toute gare IC Plus, IC ou IR;

7° les samedis, les dimanches et les jours fériés, l'on doit pouvoir partir en train jusqu'à 23 heures de tout chef-lieu de province à destination de toute autre gare ou de tout autre point d'arrêt de la province;

8° les samedis, les dimanches et les jours fériés, l'on doit pouvoir partir en train jusqu'à 23 heures de Bruxelles Midi à destination de toute autre gare IC Plus, IC ou IR.

§ 3. Le plan de transport prévoit la mise sur pied d'un «réseau de nuit», c'est-à-dire d'un réseau de liaisons entre gares IC Plus, IC et IR Plus, présentant une fréquence minimale d'une liaison toutes les deux heures et accordant une attention particulière à l'accessibilité de la gare de Bruxelles National Aéroport.

§ 4. Le plan de transport optimise les correspondances train/train et intègre de manière optimale l'horaire des trains à grande vitesse.

Art. 10

§ 1^{er}. Le plan de transport peut, en fonction des flux de transport existants ou potentiels, prévoir, sur une liaison donnée, une fréquence supérieure aux fréquences minimales prévues aux articles 3 à 7.

§ 2. Le gestionnaire du réseau effectue tous les trois mois une enquête concernant l'occupation des trains, dans le cadre de laquelle le taux d'occupation de chaque train est mesuré pour chaque liaison un jour de semaine ordinaire, un samedi et un dimanche.

Si un train présente un taux d'occupation supérieur à 90% en deuxième classe lors de trois mesures successives, le gestionnaire du réseau examine la possibilité de remédier à la suroccupation en adaptant l'offre de trains.

HOOFDSTUK IV

Reizigersonthaal

Art. 11

§ 1. De Koning bepaalt standaardnormen voor de kwaliteit van het reizigersonthaal in de IC Plus-stations, de IC-stations, de IR-stations en de lokale stations en stopplaatsen.

§ 2. Deze normen hebben minstens betrekking op:

1° de voorzieningen voor het voor- en natransport, in het bijzonder de parkeer- en stallingsmogelijkheden voor automobilisten en fietsers;

2° de toegankelijkheid van het station, in het bijzonder voor de gehandicapten;

3° de informatie aan de reizigers in het station en op de perrons;

4° de faciliteiten m.b.t. de verkoop van vervoerbewijzen;

5° de uitrusting en het onderhoud van het stationsgebouw (netheid, wachtinfrastructuur, sanitaire voorzieningen, telefoon, ...);

6° de uitrusting van de perrons en de toegang tot de perrons.

§ 3. De Koning bepaalt een tijdspad voor de gefaseerde realisatie van deze normen binnen een termijn van maximum tien jaar.

7 juni 2001

Daan SCHALCK (SP)
Marcel BARTHOLOMEEUSSEN (SP)

CHAPITRE IV

Accueil des voyageurs

Art. 11

§ 1^{er}. Le Roi fixe des normes en ce qui concerne la qualité de l'accueil des voyageurs dans les gares IC Plus, les gares IC, les gares IR et les gares locales et points d'arrêt.

§ 2. Ces normes concernent au moins:

1° les équipements destinés au transport initial et terminal, en particulier les possibilités de stationnement et de garage pour les automobilistes et les cyclistes;

2° l'accessibilité de la gare, en particulier aux handicapés;

3° l'information des voyageurs dans la gare et sur les quais;

4° les facilités en ce qui concerne la vente de titres de transport;

5° l'équipement et l'entretien de la gare (propreté, infrastructure d'attente, installations sanitaires, téléphone, ...);

6° l'équipement des quais et l'accès aux quais.

§ 3. Le Roi fixe un calendrier pour la mise en œuvre par phases de ces normes dans un délai de dix ans maximum.

7 juin 2001

BIJLAGE

ANNEXE

BIJLAGE 1 : hitparade van relaties naar aantal reizigers met een biljet - 1994 (Bron : NMBS)

ANNEXE 1 : hit-parade des liaisons selon le nombre de voyageurs avec un billet - 1994 (Source : SNCB)

nummer <i>numéro</i>	oorsprong <i>provenance</i>	bestemming <i>destination</i>	aantal reizigers <i>nombre de voyageurs</i>
1.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Antwerpen / <i>Anvers</i>	453.346
2.	Antwerpen / <i>Anvers</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	452.178
3.	Brussel nat. luchthaven <i>Bruxelles national aéroport</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	402.788
4.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	<i>Bruxelles national aéroport</i> <i>Bruxelles national aéroport</i>	359.825
5.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Leuven / <i>Louvain</i>	286.160
6.	Leuven / <i>Louvain</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	284.183
7.	Gent / <i>Gand</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	204.669
8.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Gent / <i>Gand</i>	203.708
9.	Antwerpen / <i>Anvers</i>	Mechelen / <i>Malines</i>	166.867
10.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Mechelen / <i>Malines</i>	164.758
11.	Mechelen / <i>Malines</i>	Antwerpen / <i>Anvers</i>	160.777
12.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Luik / <i>Liège</i>	158.691
13.	Mechelen / <i>Malines</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	157.763
14.	Luik / <i>Liège</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	157.109
15.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Charleroi / <i>Charleroi</i>	156.408
16.	Namen / <i>Namur</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	155.730
17.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Namen / <i>Namur</i>	155.017
18.	Brussel / <i>Bruxelles</i>	Eigenbrakel / <i>Braine-l'Alleud</i>	152.555
19.	Charleroi / <i>Charleroi</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	152.413
20.	Eigenbrakel / <i>Braine-l'Alleud</i>	Brussel / <i>Bruxelles</i>	147.962
...	...	...	...
verder in de top 250 / plus loin dans le top 250 :			
29.	Antwerpen / <i>Anvers</i>	Gent / <i>Gand</i>	117.495
30.	Gent / <i>Gand</i>	Antwerpen / <i>Anvers</i>	115.575
44.	Leuven / <i>Louvain</i>	Antwerpen / <i>Anvers</i>	83.833
46.	Antwerpen / <i>Anvers</i>	Leuven / <i>Louvain</i>	81.972
82.	Namen / <i>Namur</i>	Charleroi / <i>Charleroi</i>	50.792
91.	Charleroi / <i>Charleroi</i>	Namen / <i>Namur</i>	47.775
115.	Namen / <i>Namur</i>	Luik / <i>Liège</i>	39.174
117.	Luik / <i>Liège</i>	Namen / <i>Namur</i>	38.501
204.	Gent / <i>Gand</i>	Leuven / <i>Louvain</i>	25.583
207.	Leuven / <i>Louvain</i>	Gent / <i>Gand</i>	25.334

ANNEXE 2A : Liaison IC : des distance en km (en bas à gauche) et durée maximal du voyage (en haut à droite) entre les gares IC+ et IC à relié prioritairement, cf.art. 4, § 1, 1

Bijlage 2B : prioritaire IC-verbindingen: reistijd snelste bestaande verbinding (linksonder) en aantal verbindingen beneden de norm art. 4, § 1, 1°. ANNEXE 2B : liaisons IC prioritaires: durée voyage liaison existante la plus rapide (en bas à gauche) et nombre de liaisons n'atteignant pas la norme art. 4, § 1, 1°																															
	Aalst	Aarlen	A'pen	Antw	Bergen	Brugge	Brussel	Brussel	Brussel	Brussel	Charleroi	Charleroi	Doornik	Genk	Gent	Gent	Hasselt	Hasselt	Kortrijk	La Louv	Leuven	Luik	Mech	Namen	Oostende	Roesel.	St-Nikl	Turnhout	Verviers	Waver	
	Aalst	Aarlen	Anvers	Anvers	Mons	Bruges	Bruxelles	Bruxelles	Bruxelles	Bruxelles	Charleroi	Charleroi	Tournai	Genk	Gand	Gand	Hasselt	Hasselt	Courtrai	La Louv	Louvain	Liège	Malines	Namur	Ostende	Roulers	St Nic.	Turnhout	Verviers	Wavre	
Aalst/Aalst							0	0	0	0	0	0	0	0	0	1															
Aarlen/Aarlen							IC															0									
A'pen Berch/Anvers				p.m.			4																3					2	0		
Antwerpen/Anvers			p.m.				IC				IC					IC	IC				IC	IC	3	IC				1	0		
Bergen/Mons							2				1	1								2											
Brugge/Bruges							IC									IC															
Brussel C. Brux.	29'	IC	54'	IC	46'	IC	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	IC	1	0	0	0	IC	0	3	0	IC	IC	6	IC	IC	3	0	1	1	0		
Brussel Nat. Lucht./	53'						p.m.			p.m.																					0
Brux. Nat. Adrop.	42'																				0		0								0
Brussel Schuman/							p.m.		p.m.												0		0								0
Brux.Schumann																															
Charleroi Zuid/Sud															IC					2	IC	IC		IC							0
Doornik / Tournai					23'		60'										0														
Genk							104										0														
Gent Dampoort/Gand	40'						53'										p.m.		1												
Gent S.P./Gand S.P.	22'			IC		20'	IC				IC					p.m.		2		IC	IC		IC		IC	IC	1	2			
Hasselt							78'						15'									0									
Kortrijk/Courtrai							64'						29'			20'												2			
La Louvière Zuid/Sud					12'		51'				16'																				
Leuven/Louvain				IC			IC	50'	37'		IC					IC							1	IC				0			0
Luik / Liège Guillemins		139		IC			IC				IC			86'		IC	54'				IC			IC						1	
Mechelen/Malines			13'	17'			19'	35'	30'												16'							0			
Namen/Namur				IC			IC				IC					IC					IC	IC									0
Oostende/Ostende						IC	IC									IC											0				
Roeselare/Roulers						23'	82'									47'			17'												
St-Niklaas/St Nic.	61'		15'	19'			57'	62'	68'						20'		27'														
Turnhout				47'	52'		67'																								
Verviers							95'																								
Waver/Wavre							44'	62'	31'																						

BIJLAGE 3 : afhankelijkheidsrelatie tussen kleine steden en grote en regionale steden.

Grote of regionale stad	Afhankelijke kleine stad met IR-station ¹	Afhankelijke kleine stad zonder IR-station
AALST	Dendermonde, Geraardsbergen, Ninove	
AARLEN	Bastenaken, Libramont, Bertrix	Aubange, Virton, Florenville, Neufchâteau, Saint-Hubert, (Bouillon)
ANTWERPEN	Heist o/d Berg, Hoogstaten, Mol, Geel, Beveren, Temse, Lommel, Boom, Lier, Herentals, (Dendermonde), (Bree), (Neerpelt), (Diest), (Maasmechelen), (Leopoldsburg), (Beringen), (Lokeren)	
BRUGGE	Blankenberge, Torhout, Knokke-Heist, Veurne, Diksmuide, (Ieper), (Tielt), (Poperinge)	Nieuwpoort, Maldegem
BRUSSEL	p.m.	p.m.
CHARLEROI		Fleurus, Thuin, Beaumont, Florennes, Chimay, Couvin, Philippeville, Erquennes
GENK	Maaseik, Maasmechelen, Bilzen, Bree, Tongeren, (Beringen), (Leopoldsburg), (Neerpelt), (Lommel)	(Overpelt)
GENT	Tielt, Eeklo, Deinze, Wetteren, Oudenaarde, Lokeren, Poperinge, Veurne, Ieper, Geraardsbergen, Dendermonde, Waregem, Ronse, Zottegem, (Ninove), (Torhout)	Maldegem, Zelzate, Brakel, (Avelgem)
HASSELT	Bilzen, Sint-Truiden, Leopoldsburg, Tongeren, Landen, Bree, Neerpelt, Diest, Lommel, Maasmechelen, Maaseik	Overpelt, Beringen

¹ Tussen haakjes : op geen vlak prioritaire afhankelijkheid of prioritaire afhankelijkheid niet groter dan 5

ANNEXE 3 : Liaison de dépendance entre les petites villes et les grandes villes et les villes régionales.

Grandes villes ou villes régionales	Petites villes dépendantes avec gare IR¹	Petites villes dépendantes sans gare IR
Alost	Termonde, Gramont, Ninove	
ARLON	Bastogne, Libramont, Bertrix	Aubange, Virton, Florenville, Neufchâteau, Saint-Hubert, (Bouillon)
ANVERS	Heist o/d Berg, Hoogstaten, Mol, Geel, Beveren, Tamise, Lommel, Boom, Lierre, Herentals, (Termonde), (Bree), (Neerpelt), (Diest), (Maasmechelen), (Bourg-Léopold), (Beringen), (Lokeren)	
BRUGES	Blankenberge, Torhout, Knokke-Heist, Furnes, Dixmude, (Ypres), (Tielt), (Poperinge)	Nieuport, Maldegem
BRUXELLES	p.m.	p.m.
CHARLEROI		Fleurus, Thuin, Beaumont, Florennes, Chimay, Couvin, Philippeville, Erquennes
GENK	Maaseik, Maasmechelen, Bilzen, Bree, Tongres, (Beringen), (Bourg-Léopold), (Neerpelt), (Lommel)	(Overpelt)
GAND	Tielt, Eeklo, Deinze, Wetteren, Audenarde, Lokeren, Poperinge, Furnes, Ypres, Gramont, Termonde, Waregem, Ronse, Zottegem, (Ninove), (Torhout)	Maldegem, Zelzate, Brakel, (Avelgem)
HASSELT	Bilzen, Saint-Trond, Bourg-Léopold, Tongres, Landen, Bree, Neerpelt, Diest, Lommel, Maasmechelen, Maaseik	Overpelt, Beringen

¹ Entre parenthèses : Liaison prioritaire sur aucun plan en liaison prioritaire uniforme à 5

KORTRIJKI	Menen, Waregem, Moeskroen, Poperinge, Tielt, Ieper, (Diksmuide)	Avelgem, Izegem, Komen
LA LOUVIERE	Binche	(Erquelines)
LEUVEN²	Aarschot, Tienen, Diest, Sint-Truiden, Landen, Geel, Mol, Maaseik, Lommel, Heist o/d Berg, Bree, Herentals, Neerpelt (Tongeren), (Hoogstraten), (Beringen), (Leopoldsburg), (Maasmechelen), (Veurne),	Overpelt, (Nieuwpoort)
LUIK	Stavelot, Malmédy, Eupen, Welkenraedt, Visé, Borgworm, Hoei Bastenaken, Marche-en-Famenne, Libramont, (Tongeren), (Pepinster)	Herve, Spa, Sankt-Vith, Kelmis, Esneux, Aywaille, Durbuy, Vielsalm, Hannuit, La-Roche-en-Ardenne, Saint-Hubert, Bouillon, (Florenville), (Neufchâteau)
MECHELEN	Heist o/d Berg, (Lier)	Willebroek
BERGEN	Saint-Ghislain, Zinnik, Binche, ('s Gravenbrakel)	Erquelines, Quiévrain, Dour (Lessines), (Chimay), (Komen)
NAMEN	Gembloux, Ciney, Dinant, Marche-en-Famenne, Bertrix, Libramont, (Bastenaken) (Hoei)	Andenne, Beauraing, Gedinne, Rochefort, Saint-Hubert, Bouillon, Virton, Neufchâteau, Couvin, Florennes, Chimay, Florenville, (Hannuit), (La-Roche-en-Ardenne), (Philippeville)
OOSTENDE	Veurne, Diksmuide, (Torhout),	Nieuwpoort
ROESELARE	Diksmuide, Tielt, Ieper, (Torhout), (Poperinge)	Izegem
SINT-NIKLAAS	Lokeren, Temse, Beveren	
DOORNIK	Ath, Moeskroen, (Ronse)	Péruwelz, Leuze, Comines (Lessines)
TURHOUT	Hoogstraten, Geel, Mol, (Herentals)	
VERVIERS	Pépinster, Welkenraedt, Stavelot, Eupen, Malmédy	Herve, Spa, Kelmis, (Sankt-Vith)

² Onderwijs buiten beschouwing gelaten beperkt het verzorgingsgebied van Leuven zich tot de omliggende steden Aarschot, Diest, Tienen en Landen. De uitstraling van de Leuvense universiteit maakt dat Leuven ook een aandeel tussen 5 en 10 % haalt in de schoolpendel vanuit sommige Westvlaamse kleine steden.

COURTRAI	<i>Menin, Waregem, Mouscron, Poperinge, Tielt, Ypres, (Dixmude)</i>	<i>Avelgem, Izegem, Comines</i>
LA LOUVIERE	<i>Binche</i>	<i>(Erquelinnes)</i>
LOUVAIN²	<i>Aarschot, Tirlemont, Diest, Saint-Trond, Landen, Geel, Mol, Maaseik, Lommel, Heist o/d Berg, Bree, Herentals, Neerpelt (Tongres), (Hoogstraten), (Beringen), (Bourg-Léopold), (Maasmechelen), (Veurne), (Furnes)</i>	<i>Overpelt, (Nieuport)</i>
LIEGE	<i>Stavelot, Malmédy, Eupen, Welkenraedt, Visé, Waremmé, Huy, Bastogne, Marche-en-Famenne, Libramont, (Tongres), (Pepinster)</i>	<i>Herve, Spa, Saint-Vith, Kelmis, Esneux, Aywaille, Durbuy, Vielsalm, Hannuit, La-Roche-en-Ardenne, Saint-Hubert, Bouillon, (Florenville), (Neufchâteau)</i>
MALINES	<i>Heist o/d Berg, (Lierre)</i>	<i>Willebroek</i>
MONS	<i>Saint-Ghislain, Soignies, (Braine-Le-Comte)</i>	<i>Erquelinnes, Quiévrain, Dour (Lessines), (Chimay), (Comines)</i>
NAMUR	<i>Gembloux, Ciney, Dinant, Marche-en-Famenne, Bertrix, Libramont, Bastogne, Huy</i>	<i>Andenne, Beauraing, Gedinne, Rochefort, Saint-Hubert, Bouillon, Virton, Neufchâteau, Couvin, Florennes, Chimay, Florenville, (Hannuit), (La-Roche-en-Ardenne), (Philippeville)</i>
OSTENDE	<i>Furnes, Dixmude, (Torhout),</i>	<i>Nieuport</i>
ROULERS	<i>Dixmude, Tielt, Ypres, (Torhout), (Poperinge)</i>	<i>Izegem</i>
SAINT-NICOLAS	<i>Lokeren, Tamise, Beveren</i>	
TOURNAI	<i>Ath, Mouscron, (Renaix)</i>	<i>Péruwelz, Leuze, Comines (Lessines)</i>
TURHOUT	<i>Hoogstraten, Geel, Mol, (Herentals)</i>	
VERVIERS	<i>Pépinster, Welkenraedt, Stavelot, Eupen, Malmédy</i>	<i>Herve, Spa, Kelmis, (Saint-Vith)</i>

² Abstraction faite de l'enseignement, la zone de chalandise de Louvain en matière de train, s'étend aux villes voisines d'Aarschot, de Diest, de Tirlemont et de Landen. En raison du rayonnement de son université, Louvain a également une part centrée entre 5 et 10 % de trafic scolaire prioritaire de certaine petite ville de Flandre occidentale.