

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 juli 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een uniforme Europese norm
voor het meten van de stiptheid
van de spoorwegen**

(ingediend door mevrouw Inez De Coninck
en de heer Peter Dedecker)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 juillet 2016

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à instaurer une norme européenne
uniforme pour la mesure de
la ponctualité ferroviaire**

(déposée par Mme Inez De Coninck
et M. Peter Dedecker)

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De stiptheid is zonder twijfel één van de belangrijke elementen van het reizigersvervoer per spoor. De vertragingen zijn een bron van klachten bij de treinreizigers. Niettemin is er de laatste twee jaren een gunstige tendens in de stiptheidsrapporten van Infrabel. Dit valt deels, maar absoluut niet volledig, te verklaren doordat de commerciële snelheid verminderde na de invoering van de nieuwe dienstregeling in december 2014. Zulke ingrepen maken het bijzonder moeilijk om een objectieve vergelijking te maken met de situatie voordien. De NMBS en Infrabel nemen zeker verschillende maatregelen om de stiptheid te verbeteren.

Meten is weten. De wijze waarop de stiptheid vandaag wordt gemeten, is ook allesbehalve vergelijkbaar over de landsgrenzen heen. Tot op heden ontbreekt het aan een uniforme, Europese norm die de meetwijze van stiptheid voor het binnenlands of buitenlandse reizigersvervoer bepaalt over de hele Europese Unie. Het gebrek daaraan maakt het bijzonder moeilijk om de performantie van de verschillende Europese spooroperatoren op vlak van stiptheid met elkaar te vergelijken. Sommige landen hanteren een 5-minutennorm, anderen, waaronder België, een 6 minutennorm. Dit heeft ontegensprekelijk een kunstmatige impact op de finale stiptheidsstatistieken.

Maar de huidige situatie laat de deur ook open staan voor eventuele manipulatie met de meetwijze en hoe men de stiptheid weergeeft. De stiptheid is immers een belangrijke indicator in het spoorwezen, waar in bepaalde gevallen ook financiële consequenties aan vast hangen. In eigen land bepaalt de stiptheid in significante mate het variabele gedeelte van de salarissen van de leden van het directiecomité. Eveneens bepaalt de stiptheid of de ticketprijzen al dan niet mogen stijgen. Een stagnerende of dalende stiptheid betekent dat de NMBS de ticketprijzen niet mag indexeren, wat zich rechtstreeks vertaalt in minder commerciële inkomsten. Dit bedroeg om en bij de 90 miljoen euro voor de NMBS, aldus Jo Cornu¹. Een betere stiptheid is simpelweg ook gunstig voor het imago en de klanttevredenheid van de spoorwegen (en bijgevolg ook de aantrekkingskracht van de dienstverlening). Dit zijn allemaal beweegredenen voor de bedrijven om die stiptheid kunstmatig op

¹ "Meer flexibiliteit nodig om uitdagingen NMBS aan te pakken", <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.2478316>, geraadpleegd op 15 juni 2016 om 15u23.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La ponctualité constitue indubitablement un élément essentiel du transport de voyageurs par voie ferroviaire. Les retards constituent une source de plaintes de la part des voyageurs. Les rapports d'Infrabel de ces deux dernières années sur la ponctualité indiquent toutefois que les choses s'améliorent. Cela s'explique, en partie, mais pas totalement, par le fait que la vitesse commerciale a diminué à la suite de l'adoption de nouveaux horaires en décembre 2014. Il est particulièrement difficile, après de telles modifications, de comparer objectivement la situation actuelle avec la situation antérieure. La SNCB et Infrabel prennent certainement plusieurs mesures pour améliorer la ponctualité.

Mesurer, c'est savoir. Or, les méthodes actuellement utilisées pour mesurer la ponctualité ne sont aucunement comparables au niveau international. En effet, il n'existe pas encore de norme européenne uniforme établissant, pour toute l'Union européenne, la méthode à appliquer pour mesurer la ponctualité dans le domaine du transport de voyageurs au niveau intérieur ou international. Dès lors, il est particulièrement difficile de comparer les performances des différents opérateurs ferroviaires européens en matière de ponctualité. Certains pays appliquent une norme de cinq minutes tandis que d'autres, comme la Belgique, appliquent une norme de 6 minutes. Toutefois, ces divergences ont indubitablement un impact artificiel sur les statistiques finales en matière de ponctualité.

Mais la situation aujourd'hui est également une porte ouverte à toutes sortes de manipulations éventuelles tant dans la manière dont on mesure la ponctualité que dans celle dont on la présente. Cette dernière constitue en effet un indicateur important dans le secteur ferroviaire, assorti également, dans certains cas, de conséquences financières. Dans notre pays, la ponctualité détermine de manière significative la partie variable des salaires des membres du comité de direction. Elle détermine également si les prix des tickets peuvent augmenter ou non. Une ponctualité qui stagne ou qui baisse signifie que la SNCB ne peut pas indexer les prix des tickets, ce qui se traduit *de facto* par une baisse des recettes commerciales. Selon Jo Cornu, la répercussion serait de l'ordre de 90 millions d'euros pour la SNCB¹. Enfin, une amélioration de la ponctualité est tout simplement positive pour l'image du rail et la satisfaction des voyageurs (et partant, pour l'attractivité du service).

¹ "Meer flexibiliteit nodig om uitdagingen NMBS aan te pakken", <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.2478316>, consulté le 15 juin 2016 à 15h23.

te smukken (waarmee de indieners van deze resolutie geenszins beweren dat zij dat ook effectief doen).

Zulke Europese norm zou de reizigers alleen maar ten goede komen. Het betekent dat alle instanties die in de Europese lidstaten instaan voor het meten van de stiptheid op identiek dezelfde wijze zouden meten. De variabelen die men meet (in België: voor of na neutralisatie, stiptheid volgens het aantal treinreizigers, stiptheid in de tussenstations, aantal geschrapte treinen) zijn dan eveneens dezelfde. Desgewenst kan een lidstaat bijkomende variabelen meten indien het dat opportuun acht, maar de basis dient dezelfde te zijn.

Met die werkwijze kan je de Europese spooroperatoren een op een met elkaar vergelijken. In een vrijgemaakte Europese spoormarkt moet het vanzelfsprekend zijn dat de dienstverlening van spooroperatoren met elkaar te vergelijken valt. Dergelijke transparantie komt het streven naar meer stiptheid zeker ten goede. Zowel de goed- als slecht-presterende spooroperatoren worden zichtbaar in dat geval. Daaruit leert men wat de good practices zijn en krijgen topmanagers méér tools in handen om volop te werken aan een hogere stiptheid van het treinverkeer. Die uniforme norm moet zo nauw mogelijk meten hoe de reizigers de stiptheid in de praktijk beleven.

Inez DE CONINCK (N-VA)
Peter DEDECKER (N-VA)

Tous ces éléments incitent les entreprises à enjoliver les chiffres de la ponctualité (nous ne voulons en aucun cas prétendre que c'est effectivement le cas).

Une norme européenne en la matière n'aurait que des avantages pour les voyageurs. Elle impliquerait que toutes les instances qui, dans les divers États membres, sont chargées de mesurer la ponctualité, appliqueraient des procédures identiques. Les variables mesurées (en Belgique: avant ou après neutralisation, ponctualité en fonction du nombre de voyageurs, ponctualité dans les gares intermédiaires, nombre de trains supprimés) seraient également identiques dans ce cas. Un État membre peut toujours mesurer des variables supplémentaires s'il le juge opportun, pour autant que la base reste la même.

Grâce à cette méthode de mesure, il est possible de comparer les opérateurs ferroviaires européens. Dans un marché ferroviaire européen libéralisé, comparer les services proposés par les opérateurs doit être une évidence. Cette transparence sera certainement un incitant à une plus grande ponctualité dès lors qu'elle révèle les bonnes et les mauvaises prestations des opérateurs des chemins de fer. Elle constitue ainsi une source d'acquisition des connaissances en matière de bonnes pratiques et fournit davantage d'outils aux *top managers* pour travailler pleinement à l'amélioration de la ponctualité du trafic ferroviaire. Cette norme uniforme doit mesurer le plus précisément possible le ressenti des voyageurs en matière de ponctualité.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS;

A. gelet op het streven van de Europese lidstaten naar een eengemaakte spoormarkt voor het reizigersvervoer per spoor;

B. overwegende dat de stiptheid in de Europese lidstaten heden ten dage niet op een uniforme wijze wordt gemeten;

C. gelet dat de huidige situatie een intra-Europese vergelijking op vlak van performantie van de stiptheid tussen de spooroperatoren sterk bemoeilijkt;

D. overwegende dat de huidige vrijheid mogelijkerwijze aanzet tot manipulatie met de meetwijze van stiptheid om alsoo gunstigere stiptheidscijfers te bekomen;

E. overwegende de financiële consequenties die de stiptheidscijfers hebben op de spoorwegsector;

F. indachtig dat de stiptheid sterk bepalend is voor de aantrekkingskracht van het spoorvervoer;

G. gelet op de potentieel gunstige gevolgen van een dergelijke uniforme, Europese norm voor stiptheidsmeting voor de reële stiptheid;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. op de daartoe meest geschikte Europese overlegorganen een uniforme norm voor stiptheidsmeting van het reizigersvervoer per spoor te agenderen;

2. het voortouw te nemen in de Europese instanties om een uniforme Europese norm voor stiptheidmeting van het reizigersvervoer per spoor te ontwikkelen.

5 juli 2016

Inez DE CONINCK (N-VA)
Peter DEDECKER (N-VA)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS;

A. vu l'objectif des États membres de l'Union européenne de parvenir à un marché ferroviaire unique pour le transport de voyageurs;

B. considérant qu'actuellement la ponctualité n'est pas mesurée de manière uniforme dans les États membres de l'Union européenne;

C. considérant que la situation actuelle complique considérablement toute comparaison intra-européenne des performances en matière de ponctualité entre les opérateurs ferroviaires;

D. considérant que la liberté actuelle peut inciter à manipuler le mode de mesure de la ponctualité de manière à obtenir des chiffres plus favorables en la matière;

E. vu les conséquences financières que les chiffres de ponctualité ont pour le secteur ferroviaire;

F. considérant que la ponctualité est particulièrement déterminante en ce qui concerne l'attractivité du transport ferroviaire;

G. vu les effets positifs que l'instauration d'une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité peut avoir pour la ponctualité réelle;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'inscrire à l'ordre du jour des organes de concertation européens les plus appropriés à cet effet l'élaboration d'une norme uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs;

2. de prendre les devants au sein des instances européennes pour élaborer une norme européenne uniforme pour la mesure de la ponctualité du transport ferroviaire de voyageurs.

5 juillet 2016