

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 maart 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op een betere cadancering
van het reizigersvervoer per spoor als basis
voor een geïntegreerde dienstregeling
van het openbaar vervoer**

(ingediend door mevrouw Dorien Cuylaerts c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 mars 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à améliorer le cadencement
du transport ferroviaire de voyageurs
en vue de promouvoir un horaire intégré
pour les transports publics**

(déposée par Mme Dorien Cuylaerts et consorts)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Probleemschets

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel DOC 55 1749/001.

Een van de grootste frustraties van de treinreiziger is de ingewikkelde puzzel die gelegd moet worden om zich te verplaatsen van A naar B. De elementen die voor problemen zorgen spreken voor zich. (i) De stiptheid van de treinen is en blijft een probleem. Het spoor slaagt er maar niet in haar stiptheidspercentage de hoogte in te krijgen, een tijdelijke verbetering tijdens de coronacrisis niet te na gesproken. Het stiptheidspercentage schommelt de laatste jaren tussen de 85,7 % en 90,8 %. 2019 was een relatief goed jaar met een stiptheid van 90,4 %. Maar deze cijfers dienen met een flinke korrel zout genomen te worden. Zo spreekt Infrabel pas van een vertraging als de trein minimum zes minuten te laat is. Uiteraard betekent voor velen een vertraging van onder de zes minuten al een gemiste aansluiting. December 2019 was een maand die beter scoorde dan het jaargemiddelde, met 96,96 % tijdens de weekends, maar met slechts 86,92 % en 85,94 % tijdens de respectievelijke ochtend- en avondspitsen. De garantie die de gemiddelde pendelaar heeft ligt in werkelijkheid dus veel lager. Een stipt en accuraat aanbod is echter de basis van een vlot openbaar vervoer. De reiziger moet erop kunnen vertrouwen dat hij op tijd aankomt op zijn bestemming.

Een groot struikelblok voor deze stiptheid is ongetwijfeld (ii) de verzadigde spoorlijn 0; de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Als het spoor in de toekomst zijn capaciteit wil vergroten, zal het moeten afstand doen van de centralisatie rond Brussel. Zelfs een uitbreiding en automatisering van deze verbinding zal in de toekomst nog altijd nadelig zijn voor een vloeiend spoorbeheer. Deze centralisatie brengt ook nog andere problemen met zich mee. Zo heeft het spoornetwerk op dit moment (iii) te weinig capaciteit om interne en externe pannes en problemen op te vangen en de schade voor de rest van het netwerk te beperken. Een panne in Luik betekent in veel gevallen dat treinen met aankomst in Oostende een vertraging oplopen. Ook de verbindingen hebben te leiden onder de centralisatie. (iv) De aansluitingen tussen belangrijke stations nemen in sommige gevallen onwenselijk veel tijd in beslag. Er zijn te weinig overstapmogelijkheden, de “overstaptreinen” zijn niet op elkaar afgestemd, de route duurt te lang, enzovoort. Dit zijn allemaal voorbeelden van negatieve kanten aan deze centralisatie.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Problématique

La présente proposition reprend le texte de la proposition DOC 55 1749/001.

L'un des principaux motifs de frustration du voyageur ferroviaire est le casse-tête auquel il est confronté lorsqu'il souhaite se rendre d'un point A à un point B. Les éléments qui posent problème sont bien connus. (i) La ponctualité des trains est et reste problématique. Les chemins de fer se montrent incapables d'améliorer leur taux de ponctualité (à part une embellie passagère pendant la crise sanitaire), qui varie ces dernières années entre 85,7 % et 90,8 %. L'année 2019 a été relativement bonne, avec un taux de ponctualité de 90,4 %. Mais ces chiffres doivent être relativisés. Ainsi, Infrabel ne tient pas compte des retards inférieurs à six minutes. Or, ces retards affectent, eux aussi, de nombreux voyageurs, qui sont dans l'impossibilité de prendre leur correspondance. Les résultats du mois de décembre 2019 ont été meilleurs que la moyenne annuelle, avec 96,96 % le week-end – mais seulement 86,92 % et 85,94 % aux heures de pointe respectives du matin et du soir. La garantie offerte au navetteur moyen est donc en réalité beaucoup plus faible. Une offre ponctuelle et efficace est pourtant la base de transports publics fluides. Le voyageur doit pouvoir être certain d'arriver à l'heure à sa destination.

Un obstacle majeur à cette ponctualité est sans aucun doute (ii) la saturation de la ligne ferroviaire 0: la jonction bruxelloise Nord-Midi. Si les chemins de fer veulent augmenter leur capacité dans le futur, ils devront renoncer à la centralisation autour de Bruxelles. Car même si l'on procède à une extension et à une automatisation de cette jonction, la centralisation nuira toujours à la bonne gestion du rail. Cette centralisation génère encore d'autres problèmes. Ainsi, le réseau ferroviaire dispose actuellement (iii) d'une capacité insuffisante pour faire face aux pannes et problèmes internes et externes et pour limiter les dégâts pour le reste du réseau. Lorsqu'une panne survient à Liège, il est fréquent que des trains à destination d'Oostende aient du retard. Les liaisons sont également affectées par la centralisation. (iv) Les correspondances entre des gares importantes prennent parfois trop de temps. Il y a trop peu de possibilités de correspondance, la coordination entre les “trains de correspondance” laisse à désirer, le trajet est trop long, etc. Ce sont autant d'exemples négatifs de cette centralisation.

Door het ongeregeld aanbod is het op dit moment op veel plaatsen bijna onmogelijk om naast het treinaanbod andere vormen van openbaar vervoer te integreren. (v) De aansluitingen van het spoor op andere vormen van openbaar vervoer zijn ondermaats. Wanneer het spoor een grotere garantie kan aanbieden op vlak van stiptheid, zouden de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen hun aanbod beter kunnen afstemmen op de aankomsttijden van de treinen.

Een studie van Agoria¹ toont aan dat de Belgische spoorwegen qua efficiëntie van de treindienst en de reizigerstevredenheid ruim onder het Europese gemiddelde scoren.

Voorstel tot oplossing

Om de reiziger te overtuigen de wagen thuis te laten staan, moet de drempel om het openbaar vervoer te nemen dus dringend naar beneden. De breed gedragen oplossing die dit voorstel van resolutie naar voor schuift is een cadancering van het reizigersvervoer per spoor.

De basis van een cadancering is een dienstregeling te organiseren rond een aantal belangrijke knooppunten met georganiseerde aansluitingen. Een belangrijk eerste element is dat we (i) een gedecentraliseerd spoornetwerk opzetten waarin de focus van het spoornetwerk niet gericht is op Brussel, maar op verschillende belangrijke knooppunten in het land. Door vlotte verbindingen en eenvoudige dienstregelingen in te leggen vermijden we een saturatie op de Noord-Zuidverbinding in Brussel. Dit systeem vindt inspiratie in het Zwitsers spoornetwerk. In Zwitserland is er niet één grote stad het centrum van het land, maar zijn er meerdere grote steden die uit elkaar liggen. De focus van het Belgisch netwerk zou zo verschoven kunnen worden van een centraal Brussel naar meerdere "grote steden" naast Brussel zoals Brugge, Gent, Antwerpen, Mechelen, Luik, Charleroi, ... De verdere uitbouw van het spoornetwerk met regionale en landelijke verbindingen kan worden georganiseerd rond de regionale knooppunten. Decentralisatie zorgt bijgevolg voor meer capaciteit voor andere plaatsen en lijnen in het spoornetwerk, met de optie om landelijk gelegen lijnen frequenter te bedienen als daar nood aan is, zonder een grote financiële inspanning. Door een gedecentraliseerd spoornetwerk lijdt een panne op één spoorlijn niet tot directe schade op een andere. Door te werken rond de verschillende knooppunten lijdt een storing op de lijn tussen Luik en Brussel niet tot

Eu égard à l'irrégularité de l'offre, il est aujourd'hui pratiquement impossible, à de nombreux endroits, d'intégrer d'autres modes de transport public à côté de l'offre ferroviaire. (v) La coordination entre le rail et les autres modes de transport public est tout à fait insuffisante. Si les chemins de fer pouvaient offrir une plus grande garantie en termes de ponctualité, les sociétés régionales de transport public seraient mieux à même d'aligner leur offre sur les horaires d'arrivée des trains.

Il ressort d'une étude d'Agoria¹ que les chemins de fer belges obtiennent des résultats bien inférieurs à la moyenne européenne en termes d'efficacité du service ferroviaire et de satisfaction des voyageurs.

Proposition de solution

Pour convaincre les voyageurs de ne pas prendre le volant, il faut d'urgence réduire les obstacles qui entourent les transports publics. La solution préconisée par la présente proposition de résolution, qui bénéficie du reste d'une large adhésion, est le cadencement du transport ferroviaire de voyageurs.

Ce cadencement est fondé sur la fixation d'un horaire autour de plusieurs nœuds importants, avec l'organisation de correspondances. Premier élément capital: (i) la mise en place d'un réseau ferroviaire décentralisé dans le cadre duquel l'accent doit être mis non sur Bruxelles, mais sur plusieurs nœuds importants du pays. En assurant des liaisons fluides et en élaborant des horaires simples, on éviterait la saturation de la jonction Nord-Midi. Ce système s'inspire du réseau ferroviaire suisse. En Suisse, tout ne tourne pas autour d'une seule ville: il y a plusieurs grandes villes qui sont situées à l'écart les unes des autres. Le centre du réseau belge pourrait ainsi être déplacé de Bruxelles vers plusieurs "grandes villes" proches de Bruxelles telles que Bruges, Gand, Anvers, Malines, Liège, Charleroi, ... Le déploiement du réseau ferroviaire avec des connexions régionales et rurales pourrait se poursuivre autour des nœuds régionaux. La décentralisation permettrait donc d'augmenter la capacité d'autres lieux et d'autres lignes du réseau ferroviaire et de desservir plus fréquemment les lignes rurales en cas de besoin, sans devoir fournir un effort financier important. De plus, une panne affectant une ligne ne causerait pas de dommages directs sur une autre. Si l'on adopte une approche axée sur les différents nœuds, une panne survenue sur la ligne Liège-Bruxelles n'entraînera pas un retard sur la ligne Gand-Bruges. Or, c'est malheureusement le cas aujourd'hui, car les

¹ www.agoria.be/nl/Spoorwegen-onmisbare-factor-voor-de-mobiliteit-van-de-toekomst, 13-14.

¹ www.agoria.be/fr/Le-rail-un-ingredient-indispensable-de-la-mobilite-du-futur, 13-14.

een vertraging op de lijn tussen Gent en Brugge. Wat tegenwoordig helaas wel het geval is doordat de lijnen te lang doorlopen. Een decentralisatie zorgt ervoor dat een lokale storing lokaal blijft.

Een volgend element is de reiziger (ii) een gecadanceerde dienstregeling aan te bieden. Dit houdt in dat de treinen op dezelfde verbinding elk uur vertrekken op hetzelfde tijdstip met gelijke tussenintervallen (zoals iedere 15, 20, 30 minuten). Wanneer een trein uit Gent-Sint Pieters richting Brussel Zuid bijvoorbeeld vertrekt om 07.05 uur zou de volgende trein dan moeten vertrekken om 07.20 uur, daarna 07.35 uur, enzovoort. Ieder uur op dezelfde minuut. Deze dienstregeling opent de deur naar verscheidene andere structuren die de dienstregeling eenvoudiger maken. Zo stelt onder andere het burgerinitiatief Integrato² voor om een gecadanceerde dienstregeling te koppelen aan een nul-symmetrie. Een systeem waarin treinen van de dezelfde lijn elkaar telkens kruisen op hetzelfde tijdstip en liefst in strategisch gelegen knooppunten. Een gecadanceerde dienstregeling biedt zekerheid en eenvoud, niet enkel aan de reiziger maar ook aan de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen. Door deze vaste structuur hebben zij de mogelijkheid om (iii) een geïntegreerd openbaar vervoer aan te bieden. De bussen, trams en metro's van en naar het station kunnen perfect afgestemd worden op de vertrek- en aankomsttijden van de treinen. Zo wordt de reis met het openbaar vervoer vlotter en eenvoudiger.

Om deze dienstregeling vlot te laten verlopen is het uiteraard van belang dat (iv) de stations ingericht worden naargelang hun functie en vraag. Een belangrijk knooppuntstation moet de mogelijkheid hebben om de reizigers vlot te laten overstappen van de ene lijn naar de andere en over voldoende ruimte en sporen te beschikken. Het is dan ook van belang dat het bepalen van de knooppunten geen politiek spel wordt, maar zorgvuldig gebeurt met als doel de dienstverlening te ondersteunen. Dat vereist dan ook dat er afstand gedaan wordt van de traditionele wafelijzerpolitiek.

Draagvlak

De regering heeft in haar regeerakkoord³ opgenomen dat ze samen met de NMBS en Infrabel zal onderzoeken in welke mate de overschakeling naar een gecadanceerd aanbod, naar Zwitsers voorbeeld, opportuun is op basis van de lopende studie bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. Daarbij wordt gedacht aan een betere cadancering van het reizigersvervoer per spoor als opstap naar een geïntegreerde dienstregeling van openbaar vervoer op het gehele grondgebied. De bedoeling van

lijnes sont trop longues. Grâce à la décentralisation, une perturbation locale resterait locale.

Un autre élément serait de proposer aux voyageurs (ii) un horaire cadencé. En d'autres termes, sur une même liaison, les trains partiraient toutes les heures aux mêmes moments, à intervalles exacts (toutes les 15, 20 ou 30 minutes par exemple). Après un train quittant Gand-Saint Pierre en direction de Bruxelles-Midi à 07h05, par exemple, le train suivant devrait partir à 07h20, le suivant à 07h35, etc., toutes les heures, à la minute près. Cet horaire ouvrirait la voie à d'autres structures alternatives qui simplifieraient les horaires. Par exemple, l'initiative citoyenne Integrato² propose d'associer l'horaire cadencé à une symétrie zéro. Il s'agit d'un système dans lequel les trains de la même ligne se croisent systématiquement à la même heure et, de préférence, au niveau de nœuds de correspondance stratégiques. Un horaire cadencé offre la sécurité et la simplicité, non seulement aux voyageurs, mais aussi aux sociétés régionales de transport public. Fortes de cette structure fixe, celles-ci seraient à même de proposer (iii) des transports publics intégrés. En effet, les bus, trams et métro circulant en direction et en provenance des gares pourraient parfaitement s'aligner sur les heures de départ et d'arrivée des trains, de sorte que les transports publics gagneraient en fluidité et en simplicité.

Pour que cet horaire s'applique sagement, il faut bien évidemment que (iv) les gares soient aménagées selon leur fonction et suivant la demande. Toute gare-relais de grande taille doit permettre aux voyageurs de passer aisément d'une ligne à une autre et doit, à ce titre, disposer d'un espace adéquat et de suffisamment de voies. Il est donc essentiel que le choix des nœuds de correspondance ne découle pas d'un jeu politique, mais soit effectué avec soin dans le but de soutenir le service. Pour atteindre cet objectif, il conviendra aussi de renoncer à la politique traditionnelle du gaufrier.

Une large adhésion

Dans son accord de gouvernement³, le gouvernement a indiqué qu'il examinera l'opportunité de passer à une offre cadencée, à l'instar de la Suisse, sur la base d'une étude en cours au sein du Service Public Fédéral Mobilité. Dans cette perspective, un meilleur cadencement du transport ferroviaire des voyageurs est envisagé comme un premier pas vers un horaire intégré des transports publics sur l'ensemble du territoire. L'objectif de la présente proposition de résolution

² www.integrato.be

³ www.belgium.be/sites/default/files/resources/publication/files/Regeerakkoord-Bart_De_Wever_nl.pdf

² www.integrato.be

³ www.belgium.be/sites/default/files/accord_de_gouvernement_2020.pdf

dit voorstel van resolutie is de regering een duwtje in de rug te geven om van deze doelstelling een grote prioriteit te maken. De benodigde hervormingen hoeven immers zo lang niet op zich te laten wachten. Een gefaseerde aanpak kan op korte termijn al meteen vruchten afwerpen. De drempel om het openbaar vervoer te nemen in dit land ligt op dit ogenblik letterlijk én figuurlijk soms nog te hoog. Om onze algemene mobiliteit te verbeteren is een vlot openbaar vervoer een absolute must.

Zoals hierboven al vermeld worden deze oplossingen breed gedragen. Verschillende kritische stemmen zijn in dit debat al naar voor gekomen, maar iedereen is van één iets overtuigd: een vaste, zekere en stipte dienstregeling is de eerste stap naar een vlot en geïntegreerd openbaar vervoer.

Het burgerinitiatief Integrato bestaande uit Vlaamse, Waalse en Brusselse experten, waaronder vertegenwoordigers van “TreinTramBus”, heeft een studie gemaakt hoe het Belgisch commercieel spoorbeleid georganiseerd kan verlopen. Zij gebruiken het Zwitsers model daarin als voorbeeld, met de focus op een gecadanceerde dienstregeling en een gedecentraliseerd spoornetwerk. Zij zijn van oordeel dat deze omscholing gefaseerd kan verlopen en dat we zo op korte termijn al meteen de vruchten kunnen plukken. Tijdens dit proces moet er één gedachte in het achterhoofd gehouden worden: de gewenste toekomstige dienstregeling. Zij zijn ervan overtuigd dat deze gefaseerde omscholing al mogelijk is tegen het jaar 2035, zonder onhaalbare financiële inspanningen. Want uiteindelijk stelt professor emeritus Hans Verbrugghe het volgende: “slecht openbaar vervoer kost meer dan goed openbaar vervoer”. Een goed openbaar vervoer rendert niet enkel financieel in de toekomst, maar ook sociologisch en ecologisch.

Het concept van Integrato is al besproken geweest in de verschillende parlementen⁴ in dit land. De algemene consensus was zeer positief. Een vlot en stipt openbaar vervoer is één van de belangrijkste elementen om het mobiliteits- en klimaatprobleem aan te pakken en de autobestuurder te overtuigen de wagen thuis te laten.

Het idee van decentralisatie lost bijgevolg de saturatie op van de Brusselse Noord-Zuidverbinding. De MIVB heeft in het verleden al meermaals gezegd dat een verdere uitbreiding van Spoorlijn 0 nefaste gevolgen kan hebben voor het plaatselijk openbaar vervoer, doordat de bussen en metro's de toenemende vraag niet aankunnen

est d'encourager le gouvernement à faire de cet objectif une priorité majeure. Les réformes qui s'imposent ne doivent en effet pas nécessairement se faire attendre longtemps. Une approche par étapes pourrait déjà porter ses fruits à court terme. Aujourd'hui, les obstacles qui empêchent les citoyens belges d'emprunter les transports publics sont parfois encore trop élevés, au sens propre comme au sens figuré. Pour améliorer notre mobilité générale, un réseau de transports publics efficace est une condition *sine qua non*.

Comme nous l'avons déjà été indiqué plus haut, ces solutions bénéficient d'un large soutien. Si quelques voix critiques se sont déjà manifestées dans ce débat, tout le monde est convaincu d'une chose: un horaire fixe, sûr et ponctuel constitue la première étape de la mise en place un réseau de transports publics efficace et intégré.

L'initiative citoyenne Integrato, qui réunit des experts bruxellois, wallons et flamands, notamment des représentants de “TrainTramBus”, a réalisé une étude visant à déterminer comment la politique commerciale ferroviaire belge pourrait être mieux organisée. Ses auteurs se sont inspirés du modèle suisse et ont mis l'accent sur un horaire cadencé et sur un réseau ferroviaire décentralisé. Ils estiment que cette reconversion pourrait s'opérer par étapes et que nous pourrions déjà en récolter les fruits à court terme. Durant ce processus, un objectif doit demeurer présent dans les esprits: l'horaire souhaité pour l'avenir. Les auteurs de cette étude sont convaincus que cette reconversion par étapes successives pourrait être réalisée pour 2035, sans efforts financiers insoutenables. De plus, comme l'indiquait le professeur émérite Hans Verbrugghe, “un mauvais réseau de transports publics coûte plus cher qu'un bon réseau”. Un réseau de transports publics performant aura des retombées positives non seulement sur le plan financier, mais aussi sur les plans sociologique et écologique.

Le concept d'Integrato a déjà été examiné dans les différents parlements⁴ de notre pays. Le consensus général était très positif. Des transports publics ponctuels et circulant avec fluidité constituent l'une des principales clés pour résoudre la problématique de la mobilité et la problématique climatique, ainsi que pour convaincre les automobilistes de laisser leur véhicule à la maison.

L'idée de la décentralisation permettrait dès lors de remédier à la saturation de la jonction Nord-Midi. Dans le passé, la STIB a déjà indiqué à maintes reprises qu'un nouvel élargissement de la Ligne ferroviaire 0 pourrait avoir des conséquences néfastes pour le réseau local de transports publics, dès lors que les bus et les métros

⁴ Vlaams parlement: docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1585427; Waals parlement: nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2019_2020/CRAC/crac87.pdf

⁴ Parlement flamand: docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1585427; Parlement wallon: nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2019_2020/CRAC/crac87.pdf

en de verplaatsing van de vraag meer naar de rand van de stad een mogelijke oplossing is.

Ook een studie van Agoria benadrukt de saturatie van de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de bijkomende gevolgen. Zij bevelen aan om het bestaande lijnsysteem te herzien en te overwegen de switch te maken naar een systeem van sub-netwerken, zoals de meeste metrosystemen. Zij pleiten onder meer ook voor een vaste en stipte dienstregeling gekoppeld aan overstapknooppunten. Hoe efficiënter het openbaar vervoer draait, hoe lager de drempel voor de reiziger om de wagen thuis te laten staan. De studie toont verder ook aan dat het Belgisch spoornetwerk verschillende troeven in handen heeft om een succesvolle dienstregeling te verwezenlijken.

Agoria stelt het volgende: “Een dergelijk herijking van het net, met als doel te komen tot een eenvoudiger spoorsysteem om de werking ervan verder te systematiseren en te industrialiseren, biedt het grote voordeel dat de vereiste investeringen in de infrastructuur worden beperkt en dat de capaciteit van het netwerk met ongeveer 40 % kan worden verhoogd, terwijl tegelijkertijd een betere stiptheid wordt gewaarborgd.”

Infrabel heeft trouwens met de zogenaamde Phoenix-studie in 2009 al bekeken of en hoe een gecadanceerd treinaanbod voor personenvervoer kan worden gerealiseerd. Het momentum is er om daar nu ook effectief werk van te gaan maken, aangezien het klimaat voor spoorinvesteringen gunstig is met onder meer de plannen van de Europese Commissie in het kader *Green Deal* en *Next Generation EU*.

Het draagvlak is dus breed, en vrijwel alle elementen liggen op tafel om werk te beginnen maken van een gecadanceerde dienstregeling voor personenvervoer op het spoor, als basis voor een geïntegreerde dienstregeling van openbaar vervoer op het gehele grondgebied.

Met deze resolutie willen wij dan ook de krijtlijnen trekken waarbinnen de regering in hun ogen de omslag kan inzetten naar een gecadanceerde en geïntegreerde dienstregeling naar Zwitsers model, op basis van de tijdslijn zoals die door Integrato werd voorgesteld.

Dorien Cuylaerts (N-VA)
Lieve Truymen (N-VA)
Wouter Raskin (N-VA)

ne seront pas en mesure de faire face à l'augmentation de la demande, et qu'une solution éventuelle consisterait à déplacer davantage la demande vers la périphérie de la ville.

Une étude d'Agoria souligne également la saturation de la Jonction Nord-Midi et les conséquences qui en découlent. Dans son étude, Agoria recommande de revoir le système de lignes actuel et d'envisager d'opérer un basculement vers un système de réseaux subalternes, à l'instar de la majorité des réseaux de métro. Agoria plaide notamment pour la mise en place d'horaires fixes et respectés, conjuguée à la création de nœuds de correspondance. Plus le réseau de transports publics sera efficace, plus les voyageurs seront enclins à laisser leur véhicule à la maison. Cette étude indique en outre que le réseau ferroviaire belge dispose de divers atouts pour parvenir à la mise en place d'un système d'horaires de qualité.

Dans son étude, Agoria indique qu'une telle révision du réseau, en vue de la simplification du réseau ferroviaire afin d'en systématiser et d'en industrialiser davantage le fonctionnement, a l'immense avantage de permettre de limiter l'ampleur des investissements d'infrastructure nécessaires et d'augmenter la capacité du réseau d'environ 40 %, tout en permettant de garantir une meilleure ponctualité.

Dans son étude Phoenix menée en 2009, Infrabel avait d'ailleurs déjà examiné s'il était possible mettre en place une offre ferroviaire à horaires cadencés pour le transport de voyageurs, et comment y parvenir. Il existe aujourd'hui une dynamique pour œuvrer effectivement à la mise en place d'une telle offre, les plans de la Commission européenne dans le cadre du Pacte vert et du *Plan Next Generation EU*, notamment, rendant le climat pour les investissements ferroviaires favorable.

L'adhésion est donc large et pratiquement tous les éléments sont sur la table pour commencer à œuvrer à la mise en place d'une offre ferroviaire à horaires cadencés pour le transport de voyageurs, qui servirait de base à un système d'horaires intégré pour les transports publics sur l'ensemble du territoire.

Par la présente proposition de résolution, nous souhaitons dès lors définir les lignes directrices qui, à nos yeux, permettraient au gouvernement d'amorcer le basculement vers un système intégré d'horaires cadencés, en s'inspirant du modèle suisse et en suivant le calendrier proposé par Integrato.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de breed gedragen wil en dus noodzaak om het spoorvervoer voor reizigers en pendelaars aantrekkelijker te maken;

B. meent dat daarom vooreerst de stiptheid van het treinaanbod omhoog moet;

C. stelt vast dat de spoorlijn 0, ook de Brusselse Noord-Zuidverbinding genoemd, een hoge verzadiging lijkt te kennen;

D. is van mening dat het spoornetwerk in België door haar centralisatie in en rond Brussel weinig capaciteit biedt om interne en externe pannes en problemen op te vangen en zodoende de schade voor de rest van het netwerk te beperken;

E. vindt dat de aansluitingen tussen belangrijke stations in sommige gevallen onwenselijk veel tijd in beslag nemen;

F. gelet op de bevinding dat de Belgische spoorwegen qua efficiëntie van de treindienst en de reizigerstevredenheid ruim onder het Europese gemiddelde scoren;

G. is ervan overtuigd dat aan de vooropgestelde problemen en moeilijkheden verholpen kan worden door de invoering van een cadancering van het reizigersvervoer per spoor naar Zwitsers voorbeeld;

H. gaat ervan uit dat een gedecentraliseerd spoornet rond verschillende regionale knooppunten de voornaamste nadelen van het huidig gecentraliseerd Belgisch spoornet zou kunnen ondervangen;

I. meent dat een gecadanceerde dienstregeling meer zekerheid en eenvoud kan bieden aan zowel de reiziger als de openbaarvervoersmaatschappijen;

J. meent ook dat met een dergelijke gecadanceerde dienstregeling voor het reizigersvervoer per spoor op het gehele grondgebied een geïntegreerd openbaar vervoer kan worden aangeboden, wat reizen met het openbaar vervoer vlotter en eenvoudiger zal maken;

K. is van mening dat een vlot verloop van een geïntegreerde dienstregeling het mogelijk maar ook noodzakelijk maakt dat de stations ingericht worden naargelang hun functie en vraag;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la volonté largement partagée et donc la nécessité de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire pour les voyageurs et les navetteurs;

B. estimant dès lors qu'il convient avant tout d'améliorer la ponctualité des trains;

C. constatant que la Ligne ferroviaire 0, aussi appelée jonction Nord-Midi, semble connaître un haut degré de saturation;

D. estimant qu'en raison de sa centralisation à l'intérieur et autour de Bruxelles, le réseau ferroviaire belge n'offre guère de capacité pour remédier aux pannes et problèmes internes et externes et, partant, pour en limiter les effets néfastes sur le reste du réseau;

E. estimant que, dans certains cas, les correspondances assurées entre des gares importantes ont pour effet indésirable de prendre beaucoup de temps;

F. vu la conclusion selon laquelle le réseau ferroviaire belge obtient des résultats bien en deçà de la moyenne européenne dans les domaines de l'efficacité du service ferroviaire et de la satisfaction des voyageurs;

G. convaincue qu'il serait possible de remédier aux problèmes et difficultés évoquées en instaurant un cadencement du transport ferroviaire de voyageurs, sur l'exemple de la Suisse;

H. partant du principe que la mise en place d'un réseau ferroviaire décentralisé autour de plusieurs nœuds de correspondance régionaux permettrait d'éliminer le principal inconvénient de la centralisation de l'actuel réseau ferroviaire belge;

I. estimant qu'un système d'horaires cadencés offrirait plus de sécurité et de simplicité tant aux voyageurs qu'aux sociétés de transports publics;

J. estimant également que, grâce à un tel horaire cadencé pour le transport ferroviaire de voyageurs, il sera possible d'offrir des transports publics intégrés sur l'ensemble du territoire, ce qui renforcera l'efficacité et la facilité de voyager en empruntant les transports publics;

K. considérant qu'une mise en œuvre efficace d'un horaire intégré permettra mais nécessitera également que les gares soient aménagées selon leur fonction et la demande;

L. steunt zich op het brede draagvlak voor een geïntegreerde dienstregeling voor openbaar vervoer dat intussen is ontstaan in middenveld en in de parlementen van dit land;

M. gelet op het gunstige klimaat voor investeringen in spoorinfrastructuur ingevolge onder andere de Europese investeringsplannen *Next Generation EU* en *Green Deal*;

N. gelet op de reeds bestaande studies rond cadancering van het reizigersvervoer en geïntegreerde dienstregeling van openbaar vervoer van Infrabel (Phoenix) en Integrato;

VERZOEKT DE REGERING:

1. zo snel als mogelijk de in het regeerakkoord vermeld studie te laten afrond die de technische en budgettaire haalbaarheid van een cadancering van het reizigersvervoer per spoor in kaart moet brengen die de basis moet vormen voor een geïntegreerde dienstregeling van openbaar vervoer op het gehele grondgebied, daarbij vertrekkende van de reeds uitgevoerde studies, zoals die van Infrabel (Phoenix) en Integrato;

2. vervolgens overleg met NMBS en Infrabel op te starten om het basisplan voor een gecadanceerde nationale dienstregeling voor het personenvervoer per spoor vast te leggen, met daarin onder meer de definitieve bepaling van de knooppuntstations;

3. voormeld basisplan uiterlijk begin 2026 aan de Kamer voor te leggen, met het oog op de nieuwe dienstregeling van de NMBS die vanaf december 2026 in werking zou moeten treden;

4. parallel aan het vastleggen van het basisplan voor een gecadanceerd spooraanbod een specifiek meerjareninvesteringsprogramma met de NMBS en Infrabel vast te leggen om de nodige infrastructuraanpassingen, missing links en aankopen rollend materieel voor de gecadanceerde dienstregeling te voorzien;

5. de gecadanceerde dienstregeling vervolgens door de NMBS gradueel te laten invoeren middels haar vervoersplannen met ingang van december 2026 en december 2029, opdat de dienstregeling voor het personenvervoer op het spoor maximaal gecadanceerd en zo maximaal mogelijk op basis van nul-symmetrie kan verlopen vanaf december 2032, met het oog op de eventuele vrijmaking van de markt voor het personenvervoer in december 2033;

6. op die manier toe te werken naar een maximaal geïntegreerde dienstregeling in samenwerking met de

L. s'appuyant sur la large adhésion à un horaire intégré dans les transports publics qui est apparue dans l'intervalle au sein de la société civile et des parlements de ce pays;

M. vu le climat propice aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire à la suite notamment des plans d'investissements européens *Next Generation EU* et Pacte vert;

N. vu les études qui existent déjà concernant le cadencement du transport des voyageurs et l'horaire intégré des transports publics d'Infrabel (Phoenix) et d'Integrato;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de faire finaliser au plus vite l'étude mentionnée dans l'accord de gouvernement visant à estimer la faisabilité technique et budgétaire du cadencement du transport ferroviaire des voyageurs, qui doit constituer la base d'un horaire intégré des transports en commun sur tout le territoire, se fondant, à cette fin, sur les études déjà réalisées telles que celles d'Infrabel (Phoenix) et d'Integrato;

2. d'entamer ensuite une concertation avec la SNCB et Infrabel en vue de l'établissement du plan de base d'un horaire national cadencé pour le transport ferroviaire des voyageurs, plan qui inclura notamment la fixation définitive des gares-relais;

3. de soumettre ce plan de base à la Chambre début 2026, au plus tard, en vue de l'établissement du nouvel horaire de la SNCB devant entrer en vigueur à partir de décembre 2026;

4. d'établir un programme d'investissements pluriannuel spécifique, avec la SNCB et Infrabel, parallèlement à l'élaboration du plan de base pour une offre ferroviaire cadencée, programme qui prévoira les adaptations nécessaires de l'infrastructure, les ajouts nécessaires et les achats de matériel roulant pour l'horaire cadencé;

5. de faire ensuite progressivement introduire cet horaire cadencé par la SNCB, au travers de ses plans de transport, à partir de décembre 2026 et de décembre 2029, afin que l'horaire pour le transport ferroviaire des voyageurs soit cadencé au maximum et puisse dès lors être organisé, au maximum, selon la symétrie zéro à partir de décembre 2032, en vue d'une éventuelle libéralisation du marché du transport des personnes en décembre 2033;

6. d'ainsi œuvrer à la mise en place d'un horaire intégré au maximum en collaboration avec les Régions

Gewesten en hun openbaarvervoersmaatschappijen vanaf 2035, zoals vooropgesteld in de Integrato-plannen;

7. erop toe te zien dat NMBS en Infrabel binnen hun budget in voldoende middelen voorzien voor de omslag naar een gecadanceerde nationale dienstregeling voor het personenvervoer per spoor;

8. de bindende naleving van voormelde engagementen te verankeren in de beheerscontracten van NMBS en Infrabel.

21 januari 2025

Dorien Cuylaerts (N-VA)
Lieve Truymen (N-VA)
Wouter Raskin (N-VA)

et leurs sociétés de transport en commun à partir de 2035, comme le prévoit le plan Integrato;

7. de veiller à ce que la SNCB et Infrabel prévoient suffisamment de moyens budgétaires pour le basculement vers un horaire national cadencé pour le transport ferroviaire des voyageurs;

8. d'inscrire le respect contraignant des engagements précités dans les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

21 janvier 2025