

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 april 2017

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**over de actualisering en de versoepeling  
van de budgettaire verdeelsleutel  
voor spoorweginvesteringen (de  
"60/40-verdeelsleutel")**

AMENDEMENT  

---

---

*Zie:*

Doc 54 **2383/ (2016/2017):**

001: Voorstel van resolutie van mevrouw Lalieux c.s.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

25 avril 2017

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à moderniser et à assouplir  
la clé de répartition budgétaire des  
investissements en matière ferroviaire,  
dite clé 60/40**

AMENDEMENT  

---

---

*Voir:*

Doc 54 **2383/ (2016/2017):**

001: Proposition de résolution de Mme Lalieux et consorts.

6214

## Nr. 1 VAN DE DAMES CAPOEN EN DUMERY

Verzoek nr. 1 tot en met 4

**Deze verzoeken vervangen als volgt:**

*“1. de 60/40-verdeelsleutel te vervangen door een nieuwe verhouding 65/35 voor infrastructuurinvesteringen in Vlaanderen en Wallonië;”.*

VERANTWOORDING

De zestig/veertig-verdeling voor investeringen stemt niet overeen met de feitelijke economische en mobiliteitsnoden van de deelstaten. In tegenstelling tot deze abstracte verdeling geldt namelijk het volgende. Aan de kant van de vervoersvraag:

— volgens de FOD Economie telde Vlaanderen op 1 januari 2016 6 477 804 inwoners en Wallonië 3 602 2016, wat neerkomt op een verhouding 64,3/35,7;

— volgens de reizigerstellingen van de NMBS in de voorbije jaren telt Wallonië stelselmatig veel minder treinreizigers dan Vlaanderen, waarbij men nooit aan 40 % komt van het totaal met Vlaanderen;

— volgens een studie van Transport & Mobility Leuven uit 2008, in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer, staan 91 % van alle files in Vlaanderen, en wordt daar 67 % van alle voertuigverliesuren opgelopen. Recentere gegevens lijken niet voorhanden.

Aan de kant van het vervoersaanbod van de NMBS moeten we vaststellen dat Wallonië en Vlaanderen nominaal ongeveer evenveel kilometer spoor als aantal stations in exploitatie tellen. De verhouding neemt hier eerder een 50/50 gedaante aan. Hoewel Vlaanderen dubbel zo veel belastingbetalers telt als Wallonië krijgt het daar verhoudingsgewijs maar half zoveel spoorinfrastructuur voor terug.

De rendabiliteit van de spoorlijnen ligt in Vlaanderen gemiddeld hoger. Tevens zijn de economische groeipolen, in de eerste plaats de haven van Antwerpen en in de tweede plaats de luchthaven van Zaventem, beide gelegen in Vlaanderen. Daardoor moeten de spoorinvesteringen een weerspiegeling

## N°1 DE MMES CAPOEN ET DUMERY

Points n° 1 à 4

**Remplacer ces points par ce qui suit:**

*“1. de remplacer la clé 60/40 par une nouvelle répartition 65/35 pour les investissements d’infrastructures en Flandre et en Wallonie;”.*

JUSTIFICATION

La répartition soixante/quarante pour les investissements ne correspond pas aux besoins réels en matière économique et de mobilité des entités fédérées. Les chiffres suivants contredisent en effet cette répartition abstraite. Concernant la demande de transport:

— selon le SPF Économie, au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Flandre comptaient 6 477 804 d’habitants et la Wallonie 3 602 2016, ce qui représente une répartition de 64,3/35,7;

— d’après les comptages de voyageurs de la SNCB réalisés au cours des dernières années, la Wallonie compte systématiquement beaucoup moins d’usagers du rail que la Flandre, leur nombre ne représentant jamais 40 % du total par rapport à la Flandre;

— Selon une étude de *Transport & Mobility Leuven* de 2008, réalisée à la demande du SPF Mobiliteit et Transports, 91 % de tous les embouteillages qui se situent en Flandre comptabilise ainsi 67 % de toutes les heures perdues. Des données plus récentes ne semblent pas être disponibles.

Concernant l’offre de transport de la SNCB, force est de constater que la Wallonie et la Flandre comptent en terme nominal environ autant de kilomètres de voies et de gares en exploitation. En l’occurrence, la répartition est plutôt 50/50. Bien qu’elle compte deux fois plus de contribuables que la Wallonie, la Flandre n’obtient proportionnellement que moitié moins d’infrastructures ferroviaires.

La rentabilité des lignes ferroviaires est en moyenne supérieure en Flandre où sont également implantés les pôles de croissance économique que constituent, en premier lieu, le port d’Anvers et, en deuxième lieu, l’aéroport de Zaventem. Par conséquent, les investissements ferroviaires doivent

zijn van het economisch gewicht van Vlaanderen, om de terugverdieneffecten van deze investeringen economisch te valoriseren.

Aan de aanbodzijde wordt Vlaanderen onderbedeeld, terwijl de vraagzijde toont dat de 60/40-verhouding niet volstaat om de aanwezige noden te vervullen. Daarom ruilen we deze verhouding beter in voor een nieuwe investeringsratio van 65/35, die veel nauwer aansluit op de reële mobiliteitsbehoeften.

An CAPOEN (N-VA)  
Daphné DUMERY (N-VA)

refléter le poids économique de la Flandre afin de valoriser économiquement les effets retour de ces investissements.

La Flandre est défavorisée en termes d'offre, alors que la demande montre que la clé 60/40 ne suffit pas pour répondre aux besoins existants. Il serait dès lors judicieux de remplacer ce ratio par un nouveau ratio d'investissements de 65/35, qui correspondrait beaucoup plus fidèlement aux besoins réels de mobilité.