

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 november 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de instandhouding
van het treinverkeer in landelijk gebied**

(ingediend door de dames Vanessa Matz
en Isabelle Poncelet)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 novembre 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à la préservation du trafic ferroviaire
en régions rurales**

(déposée par Mmes Vanessa Matz
et Isabelle Poncelet)

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
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
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 structuur en de werking van de NMBS-Groep hebben heel wat veranderingen en aanpassingen ondergaan.

1. Structurele hervorming van de NMBS-Groep

De structurele hervorming van de NMBS-Groep heeft de organisatie ervan vereenvoudigd. Er zijn nu maar twee hoofdentiteiten meer: de NMBS en Infrabel. Die hervorming was nodig om:

1. de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers te verbeteren, met stiptheid als prioriteit;
2. het vertrouwen van de reizigers en het spoorwegpersoneel in de Belgische spoorwegen te herstellen.

De structurele hervorming van de NMBS-Groep had drie doelstellingen:

1. de activiteiten van de NMBS-Groep vereenvoudigen en transparanter maken;
2. zorgen voor een verhoogde en optimale samenwerking tussen de entiteiten via een vervoersovereenkomst;
3. het beleid op de klant afstemmen.

Beide vennootschappen zijn voortaan onderling geïntegreerd via een nationaal paritair comité, een gezamenlijke dienst die als sociaal secretariaat fungeert, en een vervoersovereenkomst om de rechten en verantwoordelijkheden van elke vennootschap af te bakenen.

2. Het meerjareninvesteringsplan

Het aanvankelijk voor het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep uitgetrokken budget van 40 miljard euro werd beperkt tot 26 miljard euro. In die context heeft de NMBS-Groep zijn investeringsplannen voor de uitbreiding van het spoorwegnet neerwaarts moeten bijstellen en zijn prioriteiten moeten herijken, waarbij de focus werd gelegd op zijn taken van openbare dienstverlening, alsook op de veiligheid en het comfort van de reizigers en van het personeel.

Het door de vennootschappen van de NMBS-Groep goedgekeurde plan voor de periode 2013-2025 werd op 19 juli 2013 door de Ministerraad aangenomen. De voornaamste prioriteiten zijn:

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le groupe SNCB a connu de nombreux changements et adaptations quant à sa structure et à son fonctionnement.

1. Réforme des structures du groupe SNCB

La réforme des structures du groupe SNCB a simplifié l'organisation du groupe. Il n'y a maintenant plus que deux entités principales qui le composent: la SNCB et Infrabel. Cette réforme était nécessaire pour:

1. améliorer la qualité du service offert aux usagers, avec comme priorité la ponctualité;
2. restaurer la confiance des passagers et des cheminots dans le système ferroviaire belge.

La réforme des structures du groupe SNCB poursuivait trois objectifs:

1. simplifier et rendre plus transparentes les activités du groupe SNCB;
2. établir une collaboration accrue et optimale entre les entités via une convention de transport;
3. orienter les politiques vers le client.

Les deux sociétés sont dorénavant intégrées entre elles via une Commission paritaire nationale, une société conjointe servant de secrétariat social et une convention de transport délimitant les droits et responsabilités de chacun.

2. Le plan pluriannuel d'investissement

Au départ établie à 40 milliards d'euros par le groupe SNCB, l'enveloppe prévue pour le plan pluriannuel d'investissement a été réduite à 26 milliards d'euros. Dans ce contexte, le groupe SNCB a dû revoir à la baisse ses projets d'investissement destinés à l'extension du réseau ferroviaire et redéfinir ses priorités, en privilégiant les missions de service public, ainsi que la sécurité et le confort des voyageurs et du personnel.

Le plan, qui a été approuvé par les sociétés du groupe SNCB, a été adopté par le Conseil des ministres le 19 juillet 2013, pour la période 2013-2025. Les principales priorités sont:

1. de invoering van het ECTS-veiligheidssysteem, die in 2022 rond zal zijn;

2. de vernieuwing van de infrastructuur om ze te verstevigen, en de vervanging van verouderd materieel;

3. de uitbreiding van bepaalde infrastructuurvoorzieningen;

4. het comfort (uitbreiding van het aantal zitplaatsen (+ 120 000) dankzij de aankoop van nieuw rollend materieel, de aanleg van parkeerplaatsen en ingrepen ten behoeve van personen met een beperkte mobiliteit).

De in het plan vervatte opdeling van de spoorlijnen in drie categorieën stuitte op kritiek. De toekomst van de derde categorie, die de lijnen in landelijk gebied behelst, werd immers in het ontwerpplan meteen al ter discussie gesteld. Het plan werd bijgestuurd en er werd ontkend dat het de bedoeling was lijnen in landelijk gebied te schrappen, maar dat kon de indieners van dit voorstel van resolutie niet geruststellen (zie punt 5.).

3. Het vervoersplan

Het huidige vervoersplan dateert van 1998 en gold oorspronkelijk voor een periode van zeven jaar. De spoorwegen en de mobiliteit in het algemeen zijn sindsdien enorm veranderd (meer reizigers, meer verbindingen en werkzaamheden om de infrastructuurcapaciteit te verhogen).

Op het vervoersplan 2014-2017 is echter heel wat kritiek gekomen. Een van de meest onpopulaire maatregelen in het plan is de verlenging van de reistijd op sommige lijnen en het schrappen van tal van verbindingen, opnieuw in landelijk gebied.

De eerste versie van dit plan werd door de federale regering op 21 februari 2014 van tafel geveegd. Daarna volgde provinciaal overleg om rekening te houden met lokale specifieke aspecten en om de beleidsinstanties de kans te geven hun standpunt uiteen te zetten. Het plan werd vervolgens opnieuw voorgelegd aan de Ministerraad, die het op 13 augustus 2014 heeft goedgekeurd. Het zal in werking treden in december 2014.

De goedkeuring van het vervoersplan vormt de laatste stap van de groots opgevatte modernisering van de spoorwegen, die is ingezet met de hervorming van de NMBS-structuur en met het meerjaren-investeringsplan 2013-2025.

1. le déploiement du système de sécurité ECTS, qui sera terminé en 2022;

2. le renouvellement d'infrastructures pour les rendre plus robustes et le remplacement de matériel obsolète;

3. l'extension de certaines infrastructures;

4. le confort (augmentation du nombre de places assises (+ 120 000) grâce à l'acquisition d'un nouveau matériel roulant, aménagement de parkings et travaux en faveur des personnes à mobilité réduite).

Le plan avait créé la polémique avec la classification des lignes ferroviaires en trois catégories car la troisième, concernant les régions rurales, était directement mise en danger dans le projet de plan. Celui-ci a été revu et les intentions de supprimer les lignes rurales niées, ce qui n'a pas rassuré les auteurs (*cfr* point 5.).

3. Le plan de transport

L'actuel plan de transport date de 1998 et avait été initialement conçu pour 7 ans. Entretemps, les chemins de fer et la mobilité en général ont évolué de manière spectaculaire (augmentation du nombre de voyageurs, augmentation des liaisons ou des travaux pour étendre la capacité de l'infrastructure).

Le plan de transport 2014-2017 a cependant fait l'objet de nombreuses critiques. Ainsi, l'une des mesures les plus impopulaires dans ce plan fut l'allongement des temps de parcours pour certaines lignes et la suppression de nombreuses liaisons, de nouveau dans les zones rurales.

La première version de ce plan a été abandonnée par le gouvernement fédéral, le 21 février 2014. S'en sont suivies des concertations provinciales afin de tenir compte des particularités locales et de permettre aux autorités politiques concernées de s'exprimer. Le plan est ensuite repassé en Conseil des ministres et a été approuvé le 13 août 2014. Il entrera en vigueur en décembre 2014.

L'approbation du plan de transport constitue la dernière étape du vaste chantier de modernisation des chemins de fer entrepris avec la réforme des structures du groupe SNCB et le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

4. Nieuw regeerakkoord

In het nieuwe regeerakkoord staat dat de regering een langetermijnvisie op de budgettaire ontwikkeling van de NMBS en Infrabel zal ontwikkelen die de normale duur van de beheerscontracten overstijgt.

De regering zal de NMBS-Groep in staat stellen aan de stijgende vraag te beantwoorden door hem de exploitatie- en investeringsmiddelen ter beschikking te stellen die ze realistisch gezien en conform de budgettaire meerjarenbegroting ter beschikking kán stellen.

Voorts zal de NMBS-Groep zijn investeringsprioriteiten herzien en zal hij de regering een aangepast businessplan voorleggen, dat er onder meer toe zal strekken de schuld te stabiliseren en vervolgens geleidelijk af te bouwen.

De verbetering van de stiptheid en een betere communicatie met de cliënteel zijn prioritair. In dat verband zal de regering de bestaande regelingen evalueren en zal zij financiële incentives aan die doelstelling verbinden.

Via de beheerscontracten beoogt de regering in het vereiste raamwerk te voorzien om het aanbod, de dienstverlening en de kwaliteit van de prestaties van de NMBS-Groep te verbeteren, door bijzondere aandacht te besteden aan de specifieke behoeften van bepaalde leeftijdsgroepen en minder mobiele mensen, zowel in de stations als op de treinstellen.

Al die maatregelen zouden zeer positief zijn, mocht even verder niet het volgende te lezen staan: “Klantgericht, vraaggestuurd, kwaliteitsgevoelig en kostenefficiënt denken en handelen is ook de basis voor de herziening van het vervoersplan 2017.”.

5. Standpunt van de indieners

De hervorming van de structuren van de NMBS-Groep mag dan al noodzakelijk zijn geweest, voor die van het meerjareninvesteringsplan en van het vervoersplan ligt dat minder voor de hand.

Telkens als de teksten van de plannen ter goedkeuring werden voorgelegd aan de raden van bestuur van de vennootschappen van de NMBS-Groep, heeft de bestuurder die de partij van de indieners vertegenwoordigt als enige tegen gestemd. De reden daartoe lag voor de hand: er waren onvoldoende waarborgen dat de dunbevolkte regio's over een billijk treinaanbod zouden beschikken dat gelijkwaardig zou zijn aan dat in de andere delen van het Belgische grondgebied.

4. Nouvel accord de gouvernement

Dans le nouvel accord de gouvernement, il est stipulé que le gouvernement développera une vision à long terme de l'évolution budgétaire de la SNCB et d'Infrabel, au-delà de la durée normale des contrats de gestion.

Le gouvernement fera en sorte que le groupe SNCB soit en mesure de répondre à la demande croissante, en lui accordant les moyens d'exploitation et d'investissement qu'il peut raisonnablement mettre à sa disposition, conformément au budget pluriannuel.

De plus, le groupe SNCB adaptera ses priorités d'investissement et soumettra au gouvernement un business plan ajusté, qui visera entre autres à stabiliser la dette, et ensuite à la réduire progressivement.

L'amélioration de la ponctualité et une meilleure communication avec la clientèle sont les priorités. Dans ce cadre, le gouvernement évaluera les mécanismes existants et liera les incitants financiers à cet objectif.

Via les contrats de gestion, le gouvernement entend créer le cadre nécessaire pour améliorer l'offre, le service et la qualité des prestations du groupe SNCB, en portant un intérêt particulier à certaines tranches d'âge, mais aussi aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, tant dans les gares que dans les trains.

Toutes ces mesures seraient très positives si on ne lisait pas, un peu plus loin, que l'orientation client, le rapport qualité-prix et l'orientation vers la demande sous-tendront la révision du plan de transport 2017.

5. Position des auteurs

Si la réforme des structures du groupe SNCB était nécessaire, cela n'est pas aussi évident pour celle du plan pluriannuel d'investissement et du plan de transport.

À chaque fois que les textes des plans ont été soumis à l'approbation des conseils d'administration des sociétés du groupe SNCB, l'administrateur représentant du parti des auteurs a été le seul membre de l'assemblée à voter contre. Pour une simple raison: il n'y avait pas suffisamment de garanties que les zones à faible densité de population bénéficieraient d'une offre ferroviaire équitable et égale aux autres parties du territoire belge.

De teksten die werden goedgekeurd op de bijeenkomsten van de Ministerraad in 2013 en 2014, alsook het hierboven toegelichte regeerakkoord 2014, baren de partij van de indieners van dit voorstel van resolutie zorgen.

Uit die teksten kan worden opgemaakt dat bij investeringsbeslissingen in de eerste plaats zal worden gekeken naar de vraag. Het lijkt natuurlijk geen twijfel dat de vraag in de grootsteden en de steden groter is dan in de dunbevolkte gebieden.

Nochtans is de trein in landelijke gebieden doorgaans het enige vervoermiddel om naar het werk of naar school te gaan. Bovendien wordt van de stations op de betrokken lijnen tijdens de weekends en schoolvakanties druk gebruik gemaakt door toeristen en jeugdbewegingen. Zij hebben derhalve recht van bestaan en mogen niet worden opgeofferd voor een of ander plan dat vooral inzet op budgettaire besparingen.

Met dit voorstel van resolutie willen de indieners bewerkstelligen dat de regering alle vereiste waarborgen verstrekt opdat de NMBS-Groep zijn primaire openbare dienstverleningstaak kan vervullen.

Tevens willen de indieners de regering attent maken op de bijzondere situatie van de dunbevolkte gebieden en haar verzoeken een toereikend en kwalitatief hoogstaand treinaanbod te handhaven, zodat pendelaars, arbeiders, studenten, toeristen en andere gebruikers zich optimaal zullen kunnen verplaatsen zonder eerst met de auto naar een treinstation of een treinhalt kilometers verderop te moeten rijden.

Et les textes qui ont été approuvés par les Conseils des ministres de 2013 et 2014, ainsi que l'accord de gouvernement 2014 détaillé ci-dessus, ne sont pas de nature à rassurer le parti des auteurs.

Il apparaît au travers de ces textes que l'orientation vers la demande sera privilégiée pour prendre des décisions d'investissement. Or, la demande est évidemment plus grande dans les métropoles et grandes villes que dans les zones à faible densité de population.

Les lignes ferroviaires situées en régions rurales sont pourtant, souvent, la seule solution de transport dont disposent les habitants de ces régions pour se rendre au bureau ou à l'école. Les gares des lignes concernées sont, par ailleurs, fréquentées par de nombreux touristes et mouvements de jeunesse durant les week-ends et vacances scolaires. Elles ont donc toutes les raisons d'exister et ne peuvent être sacrifiées par l'un ou l'autre plan visant à satisfaire des exigences de restrictions budgétaires.

Par la présente proposition de résolution, les auteurs souhaitent que le gouvernement fournisse toutes les garanties nécessaires quant au respect par le groupe SNCB de sa mission première de service public.

Les auteurs souhaitent attirer l'attention du gouvernement sur la situation particulière des régions à faible densité de population, en demandant la conservation d'une offre de transport ferroviaire suffisante et de qualité afin de permettre aux navetteurs, travailleurs, étudiants, touristes et autres usagers de se déplacer de façon optimale sans devoir parcourir des kilomètres en voiture pour atteindre une gare ou un point d'arrêt.

Vanessa MATZ (cdH)
Isabelle PONCELET (cdH)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. wijst op de taak van openbare dienstverlening van de NMBS-Groep;

B. haalt artikel 2 van de in 2014 lopende NMBS-beheersovereenkomst aan, waarin wordt bepaald dat “de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS-Groep (...) bij voorrang [zijn] gericht op de dagelijkse kwaliteit”;

C. wijst erop dat de Ministerraad het meerjareninvesteringsplan en het vervoersplan respectievelijk op 19 juli 2013 en op 13 augustus 2014 heeft goedgekeurd;

D. verwijst naar punt 10.2 van het regeerakkoord 2014;

E. attendeert op de besparingen in de spoorwegsector die de minister van Mobiliteit heeft aangekondigd, waarbij verwarring is gecreëerd omtrent het exacte bedrag; bovendien zullen die besparingen gevolgen hebben voor de taken van openbare dienstverlening van de vervoersmaatschappij;

F. geeft aan dat de Staat de meerderheidsaandeelhouder van de NMBS-Groep is en dat het voortbestaan van alle spoorlijnen van zijn beslissing afhangt;

G. stipt aan dat een duurzame spoorwegactiviteit rechtstreeks afhankelijk is van een performant, kwalitatief hoogstaand en uitgebreid net;

H. vreest dat het opdoeken van de spoorlijnen in landelijk gebied rechtstreeks zal leiden tot meer autoverkeer, waardoor de problemen met de verzadiging van het wegennet nog nijpender zullen worden;

I. attendeert erop dat de spoorlijnen in landelijk gebied voor de plaatselijke bewoners vaak het enige alternatief zijn om zich dagelijks van en naar het werk of de school te begeven;

VERZOEKT DE REGERING:

1. er alles aan te doen opdat de NMBS-Groep zijn taak van openbare dienstverlening jegens zijn reizigers nakomt;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant la mission de service public du groupe SNCB;

B. considérant l'article 2 du contrat de gestion en cours en 2014 stipulant que “les missions, les valeurs et les objectifs du groupe SNCB s'orientent prioritairement sur la qualité au quotidien”;

C. considérant les approbations par le Conseil des ministres du plan pluriannuel d'investissement, le 19 juillet 2013, et du plan de transport, le 13 août 2014;

D. considérant le point 10.2 de l'accord de gouvernement 2014;

E. considérant les économies annoncées dans le secteur ferroviaire par la ministre de la Mobilité, qui sont non seulement confuses quant au montant exact mais qui auront également des conséquences sur les missions de service public de la société de transport;

F. considérant que l'État est actionnaire majoritaire du groupe SNCB et qu'il lui revient donc de décider du devenir de toutes les lignes ferroviaires;

G. considérant qu'une activité ferroviaire durable est directement tributaire d'un réseau performant, de qualité et étendu;

H. considérant que la disparition des lignes situées en régions rurales aura pour conséquence directe d'engorger les routes, ce qui accroîtra encore plus les problèmes de congestion et de fluidité du trafic routier;

I. considérant que les lignes ferroviaires situées en région rurale sont souvent la seule option de remplacement dont disposent les habitants pour se rendre quotidiennement vers leur lieu de travail ou leur établissement scolaire;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de mettre tout en œuvre pour assurer la mission de service public confiée au groupe SNCB envers ses voyageurs;

2. toe te zien op het behoud en de uitbouw van een toereikend en kwalitatief hoogstaand treinaanbod in landelijk gebied;

3. de instandhouding en de optimale werking van de spoorlijnen in landelijk gebied te waarborgen, ondanks de aangekondigde besparingen.

21 oktober 2014

2. de s'assurer du maintien et du développement d'une offre ferroviaire suffisante et de qualité dans les régions rurales;

3. de garantir la préservation et le fonctionnement optimal des lignes rurales malgré les économies annoncées.

21 octobre 2014

Vanessa MATZ (cdH)
Isabelle PONCELET (cdH)