

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 octobre 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant l'amélioration
des correspondances train-tram-bus
dans le but de promouvoir l'intermodalité**

(déposée par M. Josy Arens et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 oktober 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de verbetering
van de aansluitingen tussen trein, tram en
bus, teneinde de intermodaliteit te bevorderen**

(ingediend door de heer Josy Arens c.s.)

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

“Prendre sa voiture pour se rendre à la gare, la mettre au parking, monter dans un train, emprunter ensuite un bus, un métro ou un vélo partagé pour arriver à sa destination finale: c’est l’intermodalité”¹.

Plus il sera facile de changer de moyen de transport de manière fluide et sans perdre trop de temps, plus il sera convaincant de choisir les transports en commun plutôt que sa voiture pour se déplacer. C’est une évidence. La promotion de l’intermodalité fait, d’ailleurs, partie des objectifs de la plupart des gouvernements et des opérateurs de transport public du pays.

Ainsi, la déclaration de politique fédérale sur laquelle s’appuie le gouvernement fédéral le prévoit en ces termes: “S’agissant de la mobilité, le gouvernement prendra toutes les mesures utiles pour favoriser les déplacements les plus respectueux de l’environnement. [...] En collaboration avec les entités fédérées, ce gouvernement visera un transfert modal ambitieux par l’augmentation significative de la part des modes de mobilité durables”².

L’existence de correspondances régulières entre les trains, les bus et les trams est un facteur important pour améliorer la fluidité d’un trajet intermodal. Il ne s’agit pas du seul élément décisif pour choisir les transports en commun plutôt que la voiture, mais il est exclusif: si un trajet de porte à porte implique nécessairement de prendre le bus ou le tram, les correspondances horaires et à proximité des gares sont indispensables.

Le Contrat de service public actuellement en vigueur entre la SNCB et l’État belge programme, d’ailleurs, une amélioration à ce sujet en son article 68:

“La SNCB veille à se coordonner avec les autres opérateurs de transport public afin de réduire les barrières aux voyages intermodaux. [...] L’objectif est d’augmenter le nombre et la qualité des correspondances entre une ou plusieurs relations ferroviaires et une ou plusieurs lignes de bus/tram/métro au moyen d’un horaire intégré, totalement ou partiellement, autour de nœuds de correspondance. [...]”³.

Dans son plan de transport 2023-2026, la SNCB s’engage pour sa part à renforcer le travail conjoint avec

¹ <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/corporate/intermodality>
² Accord de gouvernement 2020 – 2024, p. 68

³ Contrat de Service public 2023-2032 entre l’État Belge et la SNCB.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

“Met de auto naar het station rijden, hem op de parking zetten, op de trein stappen, dan de bus, metro of deelfiets nemen om naar je eindbestemming te komen: dit is intermodaliteit”¹.

Hoe vlotter zonder veel tijdverlies kan worden overstapt van het ene op het andere vervoermiddel, hoe interessanter het wordt het openbaar vervoer te nemen in plaats van de eigen wagen. Dat is vanzelfsprekend. De bevordering van intermodaliteit maakt trouwens deel uit van de doelstellingen van de meeste regeringen en openbaarvervoeroperatoren in ons land.

Het federale regeerakkoord, dat de basis vormt van het federale regeringsbeleid, vermeldt bijvoorbeeld: “Op het vlak van mobiliteit neemt de regering alle nodige maatregelen om het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmiddelen aan te moedigen. (...) Samen met de deelstaten streeft deze regering naar een ambitieuze modal shift met het oog op een forse toename van het aandeel van duurzame mobiliteitsmodi”².

Frequente aansluitingen tussen trein, tram en bus dragen aanzienlijk bij tot vlottere intermodale trajecten. Het is niet het enige doorslaggevende element om de auto te laten staan voor het openbaar vervoer, maar het is wel primordiaal, want wanneer men voor een traject van deur tot deur naast de trein ook een bus of tram moet nemen, zijn aansluitingen op passende tijdstippen in de buurt van treinstations onontbeerlijk.

In artikel 68 van het huidige openbaredienstcontract tussen de Belgische Staat en de NMBS staat trouwens te lezen dat er verbetering op til is:

“NMBS zorgt voor coördinatie met de andere openbaarvervoersoperatoren om de belemmeringen voor intermodaal reizen te verminderen. (...) Doel is het aantal en de kwaliteit van de aansluitingen tussen één of meer spoorverbindingen en één of meer bus-/tram-/metrolijnen te verhogen door middel van een geïntegreerde dienstregeling, geheel of gedeeltelijk, rond aansluitingsknooppunten”³.

In haar vervoersplan 2023-2026 kondigt de NMBS een uitbreiding aan van de gezamenlijke werkzaamheden

¹ <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/corporate/intermodality>
² Federaal regeerakkoord 2020-2024, blz. 68.

³ Beheerscontract (openbaredienstcontract) 2023-2032 tussen de Belgische Staat en de NMBS.

les autres opérateurs (TEC, *De Lijn*, STIB) pour développer les nœuds de correspondances intermodaux⁴.

On retrouve la même intention dans la déclaration de politique régionale du gouvernement wallon: “Pour convaincre les citoyens d'utiliser davantage les alternatives à la voiture, le gouvernement soutiendra significativement les connexions entre les divers moyens de transport et la coordination entre opérateurs de transport. Il s'inscrit clairement dans la promotion d'une mobilité intermodale et multimodale. Ce modèle de mobilité consiste à intégrer différents modes de transport”⁵. Dans cette perspective, le gouvernement wallon a créé une autorité régionale régulatrice du transport collectif, l'AOT, en lui confiant la mission “d'assurer la concertation avec les parties prenantes locales, régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre la politique d'accessibilité”⁶.

Dans le contrat de service public de l'opérateur wallon OTW 2019-2023, il est par ailleurs prévu de promouvoir l'intermodalité des transports publics avec les autres opérateurs et les autres modes de transport (article 30)⁷.

La volonté existe donc d'améliorer la coordination entre les transports publics. Elle n'est cependant pas assez suivie d'effets. Les intentions existent mais restent vagues et il est difficile, voire impossible d'obtenir plus d'informations de la part du gouvernement fédéral à ce sujet. Le Contrat de service public ne fournit, par exemple, aucun calendrier concernant les projets de nœuds de correspondance. Où seront-ils situés? Quand seront-ils opérationnels?

L'auteur principal de la présente proposition de résolution a posé plusieurs questions parlementaires à ce sujet depuis janvier 2023, mais n'a obtenu que des réponses floues et partielles qui ne suffisent pas à rétablir la confiance des navetteurs en ce qui concerne les progrès réellement engrangés par le gouvernement fédéral au sujet des correspondances entre la SNCB et les opérateurs régionaux de transports publics.

Il semblerait ainsi que “la SNCB travaille avec les opérateurs régionaux sur l'alignement des horaires et les bus de rabattement vers des gares ou points d'arrêt où les conditions sont optimales. Le nombre de correspondances est un des nouveaux indicateurs ajoutés au contrat de service public”. Aucune précision n'est,

met de andere operatoren (TEC, De Lijn, MIVB), teneinde de intermodale aansluitingsknooppunten uit te bouwen.⁴

In de beleidsverklaring van de Waalse gewestregering wordt hetzelfde streven vermeld: “*Pour convaincre les citoyens d'utiliser davantage les alternatives à la voiture, le gouvernement soutiendra significativement les connexions entre les divers moyens de transport et la coordination entre opérateurs de transport. Il s'inscrit clairement dans la promotion d'une mobilité intermodale et multimodale. Ce modèle de mobilité consiste à intégrer différents modes de transport*”⁵. Daartoe heeft de Waalse regering een gewestelijke vervoerinstantie in het leven geroepen, de AOT, met de volgende opdracht: “*assurer la concertation avec les parties prenantes locales, régionales et fédérales en vue de mettre en œuvre la politique d'accessibilité*”⁶.

Het openbaredienstcontract 2019-2023 van de Waalse operator OTW voorziet trouwens in de bevordering van de intermodaliteit van het openbaar vervoer met de andere operatoren en andere vervoermodi (artikel 30).⁷

De wil is dus zeker aanwezig om de coördinatie tussen de openbaarvervoerdiensten te verbeteren. De resultaten volgen evenwel niet altijd snel genoeg. De intenties zijn er, maar blijven vaag. Bovendien is het moeilijk – zo niet onmogelijk – meer informatie los te weken bij de regering. Het openbaredienstcontract behelst bijvoorbeeld geen tijdspad voor de aansluitingsknooppuntprojecten. Waar zullen die komen? Wanneer zullen ze gebruiksklaar zijn?

De hoofdindieners van dit voorstel van resolutie heeft hier sinds januari 2023 meerdere parlementaire vragen over gesteld, maar slechts vage, gedeeltelijke antwoorden gekregen, die niet volstaan om de pendelaars opnieuw vertrouwen te doen krijgen in de daadwerkelijke vooruitgang van de federale regering inzake aansluitingen tussen de NMBS-lijnen en de trajecten van de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen.

Het luidde bijvoorbeeld: “Samen met de gewestelijke operators werkt de NMBS aan de onderlinge afstemming van de dienstregelingen en aan een aanbod van transferbussen die de reizigers naar stations of stopplaatsen brengen waar de omstandigheden optimaal zijn. Het aantal aansluitingen is een van de nieuwe indicatoren die

⁴ <https://press.sncb.be/le-conseil-dadministration-de-la-sncb-approuve-le-plan-de-transport-2023-2026>

⁵ https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf, p. 68.

⁶ <https://spw.wallonie.be/guide/guide-services/139801>

⁷ [contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf](https://spw.wallonie.be/guide/guide-services/139801) (wallonie.be)

⁴ <https://press.nmbs.be/raad-van-bestuur-nmbs-keurt-vervoersplan-2023-2026-goed>

⁵ https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf, blz. 68.

⁶ <https://spw.wallonie.be/guide/guide-services/139801>

⁷ <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/transport%20public/contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf>

toutefois, apportée sur l'organisation concrète de ce "travail" et sur le nombre de nœuds de correspondance envisagés, ni même sur leur localisation⁸.

La liste des gares qui seront des "nœuds de correspondance" est impossible à obtenir. Quant à savoir quel y sera le temps moyen de correspondance avec un bus/tram/méto ou quelles sont les gares qui affichent les correspondances en cas de retards de trains ou comment fonctionne l'échange d'informations en temps réel entre la SNCB et les transports régionaux en ce qui concerne par exemple les retards ou les imprévus, la réponse est toujours la même: "La SNCB y travaille. Des progrès sont en cours. Le dialogue est bon. L'échange d'information en temps réel existe déjà à Namur"⁹.

La manière avec laquelle travaillent ensemble la SNCB et les sociétés de transport en commun régionales, mais aussi les autorités régulatrices du transport compétentes, est, elle aussi, impossible à connaître. Et pourtant, les résultats de cette coordination est importante à publier. Ne fût-ce que pour casser les discours populistes et simplistes qui prétendent que rien n'avance et que les élections démocratiques ne servent à rien. Aux questions suivantes: "Pouvez-vous détailler la manière dont s'est organisée cette coordination pour favoriser une plus grande intermodalité? L'offre de bus sera-t-elle adaptée en ce sens au prochain plan de transport de la SNCB? Ce dernier prévoyant 2000 trains en plus par semaine, l'offre de bus augmentera-t-elle en proportion?", aucune réponse précise n'est donnée par le ministre compétent...¹⁰.

Il y aura des correspondances donc, cela va s'améliorer, nous tiendrons nos promesses, nous y travaillons, dit le gouvernement fédéral...

Dans les faits, ce travail n'est pas vécu par les navetteurs. Les correspondances trains-bus ne sont pas assez coordonnées, surtout en milieu rural, et même en heures de pointes. Il n'est pas rare de devoir attendre plus

aan het openbaredienstcontract toegevoegd werden."⁸ Er werd evenwel geen enkel detail verstrekt over het concrete verloop van die zogenaamde werkzaamheden, noch over het geplande aantal aansluitingsknooppunten of de locatie ervan.

Het is onmogelijk om een lijst te krijgen van de stations waar een "aansluitingsknooppunt" zou komen. Wanneer wordt gevraagd naar de gemiddelde tijd voor een overstap op een bus, tram of metro, naar de stations die bij treinvertraging de beschikbare aansluitingen aangeven of naar de wijze waarop bijvoorbeeld bij vertragingen of onvoorziene gebeurtenissen de realtime-informatie-uitwisseling tussen de NMBS en de gewestelijke vervoermaatschappijen verloopt, klinkt stevast hetzelfde antwoord: de NMBS is met de zaak bezig, er is vooruitgang, de dialoog verloopt voorspoedig en in Namen is er al realtime-informatie-uitwisseling.⁹

Bovendien blijkt het eveneens onmogelijk te zijn te achterhalen hoe de NMBS, de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen en de bevoegde vervoerinstanties samenwerken. Het zou nochtans de moeite lonen om de resultaten van die coördinatie naar buiten te brengen, al was het maar als tegengewicht voor de populistische, simplistische uitlatingen dat er niets wordt gedaan en dat democratische verkiezingen zinloos zijn. De hoofdindieners van dit voorstel van resolutie heeft de bevoegde minister enkele gerichte parlementaire vragen gesteld: "Kunt u (...) meer details bekendmaken over de manier waarop de coördinatie (...) georganiseerd werd om een grotere intermodaliteit te bevorderen? Zal het busaanbod afgestemd worden op het volgende vervoersplan van de NMBS? Zal het busaanbod verhoudingsgewijs in dezelfde mate toenemen als het treinaanbod, dat (...) met 2000 treinen per week zou stijgen?"¹⁰ Op geen van die vragen heeft de minister een duidelijk antwoord gegeven.

De federale regering beweert dat de aansluitingen er zullen komen, dat er verbetering in aantocht is, dat de beloftes zullen worden waargemaakt, dat er werk van wordt gemaakt enzovoort.

De pendelaar merkt er echter niet veel van. De aansluitingen tussen treinen en bussen zijn onvoldoende op elkaar afgestemd, zeker in landelijke gebieden en zelfs niet tijdens de spitsuren. Niet zelden moet iemand

⁸ Compte-rendu de la commission de la Mobilité du 7 mars 2023, pp. 4-5.

⁹ Compte-rendu de la commission de la Mobilité du 22 mars 2023, pp. 20-22.

¹⁰ Compte-rendu de la commission de la Mobilité du 19 avril 2023, pp. 3-5, <https://www.lachambre.be/doc/CCRA/pdf/55/ac1061.pdf>

⁸ Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen, vergadering van 7 maart 2023, CRIV 55 COM 1016, blz. 8.

⁹ Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen, vergadering van 28 maart 2023, CRIV 55 COM 1042, passim.

¹⁰ Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen, vergadering van 19 april 2023, CRIV 55 COM 1061, blz. 5.

de 30 minutes pour effectuer un transfert modal entre le train et le bus. C'est d'ailleurs ce que laissent transparaître les données ouvertes (*open data*) disponibles. L'auteur principal s'est prêté à un exercice d'analyse de ces données pour un échantillon limité à la Wallonie. Il va de soi que cet exercice mériterait d'être objectivé dans une analyse reconnue par tous pour chaque région du pays, afin que le Parlement fédéral puisse juger de l'état de la situation à partir d'une référence commune.

L'analyse des horaires des trains SNCB et des bus TEC en Wallonie montre que seulement 29 % des correspondances train-bus et bus-train respectent un délai de 5 à 15 minutes. Cette réalité mériterait d'être formalisée par les administrations et parties concernées pour l'ensemble des régions du pays.

Que tout ne puisse pas être résolu en un jour, c'est vrai. Que des correspondances immédiates partout et tout le temps soient assurées dans n'importe quel point d'arrêt du pays, c'est impossible. Mais améliorer la situation est possible puisque les déclarations du gouvernement l'affirment.

Enfin, comme l'avait déjà recommandé le SPF Transport & Mobilité en juillet 2017, dans son document "Vision de la Mobilité en Belgique de l'Autorité Fédérale"¹¹, un plan de transport national intégrant tous les moyens de transport public des différentes entités fédérées du pays devrait désormais être établi pour une période donnée. L'objectif viserait une coordination maximale des réseaux de mobilité et une optimisation des correspondances en milieu urbain, mais aussi et surtout en zone rurale.

En résumé, les transports en commun doivent être mieux coordonnés entre eux pour rendre plus fluide les trajets de porte-à-porte. Actuellement, les temps de correspondance entre les trains, les bus ou les trams sont trop peu fréquents et n'incitent pas les navetteurs à abandonner la voiture. La présente proposition de résolution demande au gouvernement fédéral d'adopter un plan annuel intégré de correspondances trains-tram-bus en concertation avec les Régions en fixant un objectif annuel prédéterminé à atteindre par les opérateurs de transport en matière, d'une part, de correspondances

meer dan een half uur wachten om van de trein over te stappen op de bus. Zulks blijkt trouwens ook uit de vrij beschikbare gegevens (*open data*). De hoofddiener van dit voorstel van resolutie heeft dergelijke gegevens geanalyseerd in een steekproef voor Wallonië. Uiteraard zou het goed zijn mocht die berekening worden geobjectiveerd in een gezamenlijk gedragen analyse voor elk gewest van het land, zodat het federaal Parlement over een gemeenschappelijke referentie beschikt om de toestand te beoordelen.

De analyse van de dienstregelingen van de NMBS-treinen en de TEC-bussen in Wallonië toont aan dat slechts bij 29 % van de trein-bus- en de bus-treinaansluitingen binnen 5 tot 15 minuten kan worden overgestapt. Dat streefdoel zou in alle gewesten van het land structureel moeten worden waargemaakt door de betrokken diensten en actoren.

Het klopt dat niet alles van vandaag op morgen kan worden opgelost. Het is onmogelijk dat er op elke stopplaats van het land altijd en overal onmiddellijk kan worden overgestapt. Wel is het mogelijk de situatie te verbeteren; de regering zegt dat zelf.

Zoals de FOD Mobiliteit en Vervoer in juli 2017 al had aanbevolen in een document met de titel "Visie van de Federale Overheid inzake Mobiliteit in België"¹¹, zou er tot slot per periode een nationaal vervoerplan moeten komen dat rekening houdt met alle openbaarvervoermiddelen van de diverse deelstaten. Doel zou zijn de mobiliteitsnetten zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen, alsook de aansluitingen in stedelijke gebieden maar ook en vooral in landelijke gebieden te optimaliseren.

Samengevat moeten de openbaarvervoermiddelen onderling beter op elkaar worden afgestemd, teneinde de trajecten van deur tot deur vlotter te doen verlopen. Thans zijn er te weinig snelle aansluitingen tussen trein, bus en tram, waardoor pendelaars er niet toe worden aangemoedigd de auto te laten staan. Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de federale regering te verzoeken om in overleg met de gewesten een geïntegreerd jaarplan inzake aansluitingen tussen trein, tram en bus aan te nemen, met daarin vooraf bepaalde jaardoelstellingen die de vervoermaatschappijen moeten halen inzake

¹¹ https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf

¹¹ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/publicaties%20en%20statistieken/adl_vision_federale_de_la_mobilite_synthese_nl.pdf

qualitatives et, d'autre part, de pourcentage de lignes de bus cadencées au départ des gares ferroviaires.

Josy Arens (Les Engagés)
Vanessa Matz (Les Engagés)
Catherine Fonck (Les Engagés)
Maxime Prévot (Les Engagés)
Georges Dallemagne (Les Engagés)

kwaliteitsvolle aansluitingen en inzake het percentage buslijnen met haltes aan treinstations en met een op het treinverkeer afgestemde dienstregeling.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'importance d'améliorer la fluidité des trajets intermodaux pour encourager les automobilistes à choisir les transports en commun;

B. considérant la déclaration de politique générale du gouvernement fédéral qui vise explicitement cet objectif;

C. considérant les objectifs d'amélioration de l'intermodalité figurant dans le Contrat de service public 2023-2032 entre l'État fédéral et la SNCB;

D. considérant les données ouvertes (*open data*) disponibles relatives aux horaires des trains SNCB et des bus TEC situés à 500 mètres maximum d'une gare ou point d'arrêt montrant que seulement 29 % des correspondances train-bus et bus-train respectent un délai de 5 à 15 minutes;

E. considérant le manque d'informations concrètes permettant d'objectiver les avancées des intentions des déclarations du gouvernement fédéral en matière de coordination des horaires trains-bus;

F. considérant l'absence d'un plan national de transport qui intégrerait tous les réseaux de mobilité;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de réaliser et de rendre publique une analyse détaillée, par province, des correspondances existantes du train vers le tram ou le bus pour chaque gare et point d'arrêt du pays;

2. de charger la Conférence interministérielle Mobilité d'examiner ce dossier afin de s'assurer que tous acteurs travaillent ensemble pour améliorer l'intermodalité train-tram-bus, en suivant un calendrier resserré permettant d'obtenir des résultats rapidement;

3. de faire semestriellement rapport à la Chambre des représentants sur les contacts pris entre la SNCB, les autorités régulatrices de transport compétentes et les opérateurs de transport régionaux quant aux travaux sur l'amélioration des correspondances entre les trains et les bus;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat vlottere intermodale trajecten belangrijk zijn om automobilisten te doen kiezen voor het openbaar vervoer;

B. overwegende dat verbetering op dat vlak als uitdrukkelijke doelstelling wordt vermeld in het federaal regeerakkoord;

C. overwegende dat het openbaredienstcontract 2023-2032 tussen de Federale Staat en de NMBS doelstellingen inzake intermodaliteitsverbetering bevat;

D. overwegende dat uit vrij beschikbare gegevens (*open data*) betreffende de dienstregelingen van de NMBS-treinen en van de TEC-bussen met een halte op hoogstens 500 meter van een station of stopplaats, blijkt dat bij slechts 29 % van de trein-bus- en de bus-treinaansluitingen binnen 5 tot 15 minuten kan worden overstapt;

E. overwegende dat er te weinig concrete informatie voorhanden is om objectief te beoordelen welke voortgang de federale regering boekt met het waarmaken van haar intenties inzake onderlinge afstemming van de dienstregelingen van treinen en bussen;

F. overwegende dat er geen nationaal vervoerplan voorligt waarin rekening wordt gehouden met alle mobiliteitsnetten;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. een gedetailleerde studie uit te voeren en uit te brengen waarin per provincie voor elk station en elke stopplaats een analyse wordt gemaakt van de bestaande aansluitingen tussen trein en tram of bus;

2. de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie op te dragen dat dossier te bespreken, teneinde ervoor te zorgen dat alle betrokken partijen samenwerken om de intermodaliteit tussen trein, tram en bus te verbeteren, met een strak tijdpad, opdat snel resultaten worden geboekt;

3. in de Kamer van volksvertegenwoordigers halfjaarlijks verslag uit te brengen over de contacten tussen de NMBS, de bevoegde vervoerinstanties en de gewestelijke vervoermaatschappijen over de werkzaamheden ter verbetering van de aansluitingen tussen treinen en bussen;

4. d'adopter sans délai, en concertation avec les Régions, un plan annuel intégré de correspondances fixant un ambitieux objectif annuel prédéterminé à atteindre par les opérateurs de transport en matière, d'une part, de correspondances qualitatives et, d'autre part, de pourcentage de lignes de bus cadencées au départ des gares ferroviaires.

19 septembre 2023

Josy Arens (Les Engagés)
Vanessa Matz (Les Engagés)
Catherine Fonck (Les Engagés)
Maxime Prévot (Les Engagés)
Georges Dallemagne (Les Engagés)

4. in overleg met de gewesten onverwijld een geïntegreerd jaarplan inzake aansluitingen tussen trein, tram en bus aan te nemen, met daarin ambitieuze vooraf bepaalde jaardoelstellingen die de vervoermaatschappijen moeten halen inzake kwaliteitsvolle aansluitingen en inzake het percentage buslijnen met haltes aan treinstations en met een op het treinverkeer afgestemde dienstregeling.

19 september 2023