

# BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2015-2016

2 MEI 2016

**Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen**

## VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE TRANSVERSALE AANGELEGHENHEDEN – GEWESTBEVOEGDHEDEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **BASTIN**, DE DAMES **BROUWERS**  
EN **DE BUE**, DE HEER **HENRY**,  
DE DAMES **LAMBELIN** EN **SEGERS** EN DE  
HEREN **PEUMANS** EN **VEREECK**

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :  
**voorzitter / président :** De heer/M. Steven Vanackere

### Leden / Membres

<b>N-VA :</b>	Andries Gryffroy, Lieve Maes, Wilfried Vandaele, Jan Van Esbroeck,
<b>PS :</b>	Latifa Gahouchi, Anne Lambelin, Olga Zrihen,
<b>MR :</b>	Valérie De Bue, Alain Destexhe, Jean-Paul Wahl,
<b>CD&amp;V :</b>	Karin Brouwers, Steven Vanackere, Johan Verstreken,
<b>Ecolo-Groen :</b>	Philippe Henry, Hermes Sanctorum-Vandevoorde,
<b>Open Vld :</b>	Ann Brusseel, Lode Vereeck,
<b>sp.a :</b>	Katia Segers, Bart Van Malderen,
<b>cdH :</b>	Christophe Bastin.

*Zie :*

**Stukken van de Senaat :**

**6-201 – 2014/2015 :**

Nr. 1 : Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag van mevrouw Brouwers, de heren Vanackere, Verstreken en Mahoux, de dames Zrihen en El Youssi, de heer Prévot, de dames Vienne en Barzin, de heer Brotchi, de dames De Bue en Defraigne, de heren Destexhe, Destrebecq, Evrard, Miesen en Wahl, mevrouw Brusseel, de heren Daems, De Gucht, Vereeck en Anciaux, de dames Lieter, Segers en Turan, de heren Van Malderen, Bastin, Desquesnes en Mampaka Mankamba, de dames Waroux en De Sutter, de heer Henry, mevrouw Meuleman, de heer Sanctorum-Vandevoorde en mevrouw Thibaut.

# SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2015-2016

2 MAI 2016

**Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés**

## RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES MATIÈRES TRANSVERSALES  
– COMPÉTENCES RÉGIONALES  
PAR  
**M. BASTIN, MMES BROUWERS ET DE BUE,**  
**M. HENRY,**  
**MMES LAMBELIN ET SEGERS ET**  
**MM. PEUMANS ET VEREECK**

*Voir :*

**Documents du Sénat :**

**6-201 – 2014/2015 :**

N° 1 : Demande d'établissement d'un rapport d'information de Mme Brouwers, MM. Vanackere, Verstreken et Mahoux, Mmes Zrihen et El Youssi, M. Prévot, Mmes Vienne et Barzin, M. Brotchi, Mmes De Bue et Defraigne, MM. Destexhe, Destrebecq, Evrard, Miesen et Wahl, Mme Brusseel, MM. Daems, De Gucht, Vereeck et Anciaux, Mmes Lieter, Segers et Turan, MM. Van Malderen, Bastin, Desquesnes et Mampaka Mankamba, Mmes Waroux et De Sutter, M. Henry, Mme Meuleman, M. Sanctorum-Vandevoorde et Mme Thibaut.

## INHOUDSTAFEL

---

Voorwoord van de voorzitter .....	4
<b>HOOFSTUK I : INLEIDING.....</b>	<b>6</b>
A. Procedure.....	6
B. Hoorzittingen.....	6
C. Aanbevelingen.....	8
<b>HOOFDSTUK II : ACHTERGROND .....</b>	<b>9</b>
A. Institutioneel kader van de samenwerking en het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten inzake het openbaar vervoer .....	9
B. Bestaande overlegstructuren .....	11
1. Algemeen overzicht.....	11
2. Overlegstructuren .....	12
1. ICIMIT.....	12
2. ECMM .....	13
3. Overlegorgaan voor de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer.....	16
4. Samenwerkings- en Coördinatiecomité en Administratief Comité tussen Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen.....	17
5. Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel.....	18
6. Gewestelijke Mobiliteitscommissie .....	19
7. Oriënteringscomité van de NMBS .....	20
8. GEN-Oriëntatiecomité (2014) en GEN-dienst die instaat voor dagelijks bestuur inzake het GEN .....	21
9. Provinciale Commissies voor openbaar vervoer.....	23
10. Brusselse gewestelijke commissie voor het openbaar vervoer.....	24
11. Overleg De Lijn – NMBS.....	25
12. Overleg tussen MIVB/Brussel Mobiliteit – NMBS.....	25
13. Overleg NMBS – De Lijn inzake patrimoniumbeheer .....	25
14. Overleg Eurostation – De Lijn inzake de stationsomgevingen.....	26
15. Overleg inzake de opmaak van het vervoerplan NMBS (momenteel over vervoerplan 2017).....	26
16. Overleg inzake multimodaliteit .....	26
17. BMC nv – Belgian Smart Card .....	26
18. Regionale commissie voor Mobiliteit (Brussels Hoofdstedelijk Gewest).....	27
19. Investeringscel opgericht door de federale minister van Mobiliteit om de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes te waarborgen .....	27

## TABLE DES MATIÈRES

---

Avant-propos du président.....	4
<b>CHAPITRE I<sup>er</sup> : INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
A. Procédure .....	6
B. Auditions .....	6
C. Recommandations.....	8
<b>CHAPITRE II : CONTEXTE .....</b>	<b>9</b>
A. Cadre institutionnel de la collaboration et de la concertation entre l'autorité fédérale et les Régions en matière de transports publics .....	9
B. Structures de concertation existantes.....	11
Aperçu général .....	11
2. Structures de concertation .....	12
1. CIMIT .....	12
2. CEMM .....	13
3. L'Organe de concertation pour les opérateurs de transports publics .....	16
4. Le Comité de coopération et de coordination et le comité comité administratif entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre.....	17
5. Communauté métropolitaine de Bruxelles .....	18
6. Commission régionale de la Mobilité .....	19
7. Comité d'orientation de la SNCB.....	20
8. Comité d'orientation RER (2014) et service RER qui se charge de l'exécution quotidienne du RER .....	21
9. Commissions provinciales des transports en commun .....	23
10. Commission régionale bruxelloise des transports en commun.....	24
11. Concertation De Lijn – SNCB .....	25
12. Concertation STIB/Bruxelles Mobilité – SNCB .....	25
13. Concertation SNCB – De Lijn en matière de gestion du patrimoine .....	25
14. Concertation Eurostation – De Lijn concernant les abords des gares .....	26
15. Concertation concernant l'établissement du plan de transport SNCB (actuellement, plan de transport 2017).....	26
16. Concertation concernant la multimodalité .....	26
17. BMC sa – Belgian Smart Card .....	26
18. Commission régionale de la Mobilité (Région de Bruxelles-Capitale).....	27
19. Cellule d'investissement créée par le ministre fédéral de la Mobilité, en vue de garantir la cohérence et l'exactitude des choix d'investissements.....	27

C. Regeerakkoorden en beleidsinstrumenten .....	28	C. Accords de gouvernement et instruments stratégiques .....	28
1. Federale regering.....	28	1. Gouvernement fédéral.....	28
A. Het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014 .....	28	A. L'accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014 .....	28
B. De federale beleidsnota's Mobiliteit .....	29	B. Les notes fédérales de politique générale « Mobilité » .....	29
2. Vlaamse regering .....	34	2. Gouvernement flamand .....	34
3. Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest .....	39	3. Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.....	39
A. Gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019 ....	39	A. Déclaration de politique régionale 2014-2019 .....	39
B. Iris 2 : Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest .....	41	B. Iris 2 : Plan de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale.....	41
4. Waalse regering.....	43	4. Gouvernement wallon .....	43
A. Gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019 : Durven – Vernieuwen – Samenbrengen .....	43	A. Déclaration de politique régionale 2014-2019 : Oser – Rénover – Rassembler .....	43
D. Beheerscontracten.....	44	D. Contrats de gestion.....	44
1. NMBS.....	44	1. SNCB.....	44
A. Overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen .....	45	A. Concertation avec les sociétés régionales de transport.....	45
B. Intermodaliteit.....	46	B. Intermodalité .....	46
2. De Lijn .....	48	2. De Lijn .....	48
3. MIVB .....	50	3. STIB .....	50
4. TEC.....	54	4. TEC.....	54
<b>HOOFDSTUK III : BESPREKING VAN HET ONTWERP VAN AANBEVELINGEN .....</b>	<b>57</b>	<b>CHAPITRE III : DISCUSSION DU PROJET DE RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>57</b>
A. Ontwerp van aanbevelingen .....	57	A. Projet de recommandations .....	57
B. Besprekking van het ontwerp van aanbevelingen.....	64	B. Discussion du projet de recommandations .....	64
1. Een geïntegreerd beleid – algemeen .....	66	1. Une politique intégrée – généralités .....	66
2. Samenwerkings- en overlegstructuren .....	78	2. Structures de coopération et de concertation .....	78
3. Geïntegreerde vervoersplannen.....	84	3. Plans de transport intégrés.....	84
4. Ticket- en tariefintegratie .....	88	4. Intégration billettique et tarifaire .....	88
5. Infrastructuur .....	92	5. Infrastructure .....	92
6. Geïntegreerde informatie.....	99	6. Information intégrée .....	99
7. Maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit.....	103	7. Mesures de promotion de l'intermodalité.....	103
8. Maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer.....	108	8. Mesures de promotion des transports publics .....	108
9. Fiscale stimuli .....	111	9. Incitants fiscaux .....	111
10. Ruimtelijke ordening.....	112	10. Aménagement du territoire .....	111
11. Ruimere bevoegdheden voor de Gewesten.....	112	11. Des compétences plus larges pour les Régions .....	112
12. Liberalisering .....	114	12. Libéralisation.....	114
C. Eindstemming .....	117	C. Vote final .....	117

## Voorwoord van de voorzitter

De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verbeteren is een ambitie die ingrepen op verschillende domeinen vergt. Het voorliggend verslag van de Senaat zoomt in op slechts één aspect van deze opdracht. Inderdaad, één van de werven waar ongetwijfeld vooruitgang kan worden geboekt is om ervoor te zorgen dat de inspanningen van verschillende overheden en operatoren (of exploitanten) beter op elkaar worden afgestemd. In ons federaal land zijn de drie Gewesten verantwoordelijk voor het openbaar vervoer met bus, tram en metro, terwijl de federale overheid blijft instaan voor de ontwikkeling en de exploitatie van het spoorwegnet. Tal van andere bevoegdheden die een impact kunnen hebben op een performant beleid ter bevordering van een betere gemeenschappelijke mobiliteit (bijvoorbeeld fiscaliteit, ruimtelijke ordening, sociale wetgeving in het kader van woon-werkverkeer, ...) doorkruisen de bevoegdheidsniveaus op een manier die een volwaardige afstemming afhankelijk maakt van een sterke cultuur van overleg.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat enorm veel advies- en overlegorganen het licht hebben gezien in België. De diensten van de Senaat inventariseerden ze met het oog op dit verslag. Een spijtige conclusie dringt zich op : hun aantal is indrukwekkender dan de resultaten die ze tot nu toe konden boeken. Er zijn in het verleden allicht organen opgericht zonder eerst een eenvoudige vraag te beantwoorden : wordt het efficiënt functioneren niet gehinderd doordat andere overlegplaatsen blijven bestaan, met onduidelijkheid over de rolverdeling tot gevolg ?

Nochtans verlangt de gebruiker van het openbaar vervoer een aanbod dat zo naadloos als mogelijk is. Hij of zij waardeert het niet om de nadelen in termen van prijs, comfort of performantie te moeten dragen van het feit dat zijn traject bestaat uit onderdelen waarvoor verschillende entiteiten de verantwoordelijkheid dragen. De gebruiker is het sterkst gemotiveerd om het alternatief van de privéwagen te laten staan als het openbaar vervoer zich qua informatie, tarief, ticket, commerciële snelheid, kwaliteit van de omgeving, reiscomfort en veiligheid aanbiedt als een gestroomlijnde dienstverlening, en dit ook wanneer verscheidene aanbieders hieraan moeten meewerken.

Daarbij zorgen de budgettaire implicaties van alle keuzes – en de noodzaak om een sluitende regeling te vinden voor de financiering en de verdeling van de

## Avant-propos du président

L'amélioration de l'attractivité des transports publics est une ambition qui nécessite des interventions dans différents domaines. Dans le présent rapport, le Sénat a fait le choix de ne mettre en lumière qu'un aspect particulier de cette thématique. S'il est en effet un chantier où les choses peuvent sans conteste être améliorées, c'est celui du renforcement de la coordination entre les différents opérateurs (ou exploitants) et autorités. Dans notre État fédéral, les trois Régions sont compétentes pour les transports publics par bus, tram et métro tandis que l'autorité fédérale reste chargée du développement et de l'exploitation du réseau ferroviaire. De nombreuses autres compétences susceptibles d'avoir des répercussions sur l'efficacité de la politique de promotion de la mobilité commune (par exemple fiscalité, aménagement du territoire, législation sociale dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail, etc.) sont à ce point dispersées entre les différents niveaux de pouvoir qu'une coordination à part entière est impossible sans une solide culture de concertation.

Il n'est donc pas surprenant que les organes d'avis et de concertation aient proliférés dans le secteur des transports en Belgique. Les services du Sénat les ont d'ailleurs répertoriés en vue de l'établissement du présent rapport, et le constat qui s'impose est navrant : ces organes impressionnent davantage par leur nombre que par les résultats qu'ils ont pu engranger jusqu'ici. Le problème vient sans doute de ce que l'on a créé des structures sans prendre d'abord la peine de répondre à cette simple question : le maintien des structures de concertation qui existaient déjà ne fait-il pas obstacle à un fonctionnement efficace et, partant, ne complique-t-il pas la répartition des missions respectives ?

Or, le souhait de l'usager des transports en commun est de disposer d'une offre de transport aussi coordonnée que possible. Il n'apprécie pas de devoir supporter les inconvénients en termes de prix, de confort ou de performances découlant du fait que le parcours et les modes de transport qu'il emprunte relèvent de différentes entités. L'usager sera d'autant plus enclin à renoncer à l'alternative de son véhicule privé que les transports publics offrent un service mieux rationalisé sur le plan de l'information, des tarifs, de la billetterie, de la vitesse commerciale, de la qualité de l'environnement, du confort et de la sécurité, même s'il faut, pour cela, que plusieurs prestataires de services travaillent ensemble.

Les implications budgétaires de l'ensemble des choix à poser – et la nécessité de concevoir un régime efficace pour le financement et la répartition des recettes

ticketopbrengsten wanneer de cliënt een beroep doet op meerdere operatoren – dat deze gestroomlijnde samenwerking maar kan bestaan als ook de politieke besliszers zich hiertoe ook sterk engageren.

Na tien hoorzittingen, waarin een vijfentwintigtal experts en beleidsverantwoordelijken werden gehoord, heeft onze commissie een lijst van vijfentwintig aanbevelingen opgesteld. Ze zijn gericht aan de regeringen en de Parlementen van dit land.

Het is de intentie van de commissie om binnen een jaar te evalueren in welke mate er gevolg is gegeven aan de in dit rapport geformuleerde aanbevelingen.

Steven VANACKERE,

*Voorzitter van de Commissie voor de transversale  
aangelegenheden – Gewestbevoegdheden.*

\*  
\* \* \*

de tarification lorsque le client a recours à différents opérateurs – sont telles que la mise en place de cette collaboration rationnalisée ne sera possible que si les décideurs politiques prennent, eux aussi, un engagement fort dans ce sens.

Au terme de dix auditions, au cours desquelles quelque vingt-cinq experts et responsables politiques ont été entendus, notre commission a dressé une liste de vingt-cinq recommandations. Elles s'adressent aux gouvernements et Parlements de notre pays.

L'intention de la commission est de procéder à une évaluation dans un an afin de voir dans quelle mesure il aura été donné suite aux recommandations formulées dans le présent rapport.

Steven VANACKERE,

*Président de la commission des Matières  
transversales – Compétences régionales.*

\*  
\* \* \*

## HOOFSTUK I : INLEIDING

### A. Procedure

De zesde Staatshervorming hervormde de Senaat tot een ontmoetingsplaats tussen de deelstaten. Vijftig van de zestig senatoren worden aangewezen door het deelstaatparlement waarvoor ze verkozen werden. De overige tien zijn gecoöpteerde senatoren.

Artikel 56, tweede lid, van de Grondwet voorziet dat de Senaat kan beslissen dat een vraagstuk dat eveneens gevolgen heeft voor de bevoegdheden van de Gemeenschappen of de Gewesten, het voorwerp zal uitmaken van een informatieverslag.

Op 23 april 2015 werd een verzoek ingediend tot het opstellen van een informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en –aanbod te komen (zie stuk Senaat, nr. 6-201/1).

Op 24 april 2015 heeft de plenaire vergadering van de Senaat dat verzoek aangenomen en het Bureau van de Senaat heeft vervolgens het informatieverslag naar de commissie « Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden » verzonden.

Als rapporteurs werden de heer Bastin, de dames Brouwers en De Bue, de heer Henry, de dames Lambelin en Segers en de heren Peumans en Vereeck aangeduid.

Tijdens haar vergadering van 8 juni 2015 heeft de commissie beslist over te gaan tot hoorzittingen. Deze hoorzittingen dienden als basis voor het opstellen van de aanbevelingen door de rapporteurs.

### B. Hoorzittingen

Volgende sprekers kwamen aan bod tijdens de hoorzittingen :

- op 22 juni 2015 :

— de heren Brieuc de Meeûs, directeur-generaal, en Kris Lauwers, adjunct-directeur-generaal, van de MIVB

— de heren Koen Kerckaert, *general manager Transport*, en Michaël Vanloubbeeck, *general manager Communications and Public Affairs*, van de NMBS

## CHAPITRE I<sup>ER</sup> : INTRODUCTION

### A. Procédure

La sixième réforme de l'État a fait du Sénat un lieu de rencontre entre les entités fédérées. Cinquante des soixante sénateurs sont désormais désignés par le parlement de l'entité fédérée pour lequel ils ont été élus. Les dix autres sont des sénateurs cooptés.

L'article 56, alinéa 2, de la Constitution prévoit que le Sénat peut décider qu'une question, ayant également des conséquences pour les compétences des Communautés ou des Régions, fasse l'objet d'un rapport d'information.

Le 23 avril 2015, une demande d'établissement d'un rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés a été déposée (voir doc. Sénat, n° 6-201/1).

Le 24 avril 2015, cette demande a été adoptée par l'assemblée plénière du Sénat et le Bureau du Sénat a ensuite chargé la commission « Matières transversales – Compétences régionales » de l'établissement de ce rapport d'information.

M. Bastin, Mmes Brouwers et De Bue, M. Henry, Mmes Lambelin et Segers ainsi que MM. Peumans et Vereeck ont été désignés comme rapporteurs.

Au cours de sa réunion du 8 juin 2015, la commission a décidé de procéder à des auditions, lesquelles ont servi de base à la formulation de recommandations par les rapporteurs.

### B. Auditions

Les personnes suivantes ont été entendues :

- le 22 juin 2015 :

— MM. Brieuc de Meeûs et Kris Lauwers, respectivement directeur général et directeur général adjoint de la STIB

— MM. Koen Kerckaert et Michaël Vanloubbeeck, respectivement *general manager Transport* et *general manager Communications and Public Affairs* de la SNCB

- op 6 juli 2015 :
    - de heren Roger Kesteloot, directeur-generaal, en Luc Mergaerts, afdelingshoofd Exploitatie, van De Lijn
    - de heren Jean-Marc Vandenbroucke, administrateur-generaal, en Stéphane Thiery, directeur van Marketing en Mobiliteit, van de TEC
  - op 28 september 2015 :
    - de heer Alain Flausch, secretaris-generaal van de *International Association of Public Transport* (UITP)
  - op 19 oktober juni 2015 :
    - de heer Pierre Vanderstraeten, professor, *Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme, Université Catholique de Louvain*,
    - de heer Kobe Boussauw, professor, Ruimtelijke planning en mobiliteit, Vrije Universiteit Brussel
    - de heer Pieter Vansteenwegen, professor Openbaar Vervoer en Logistiek, Katholieke Universiteit Leuven
  - op 23 oktober 2015 :
    - mevrouw Cathy Macharis, professor aan de Faculteit Economische, Sociale en Politieke Wetenschappen, Vrije Universiteit Brussel, directeur-coordinator van de Onderzoeksgroep MOBI
    - de heer Dirk Lauwers, professor aan de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent
  - op 9 november 2015 :
    - de heren Leo Muyshondt, Test Aankoop, Gianni Tabbone, *ASBL Navetteurs.be*, en Stefan Styne, *TreinTramBus*
    - de heren Roel De Cleen, Fietsersbond, en Luc Goffinet, *Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens* (GRACQ)
    - de heer Pierre Havelange, *Association des clients des transports publics* (ACTP)
  - op 7 december 2015 :
    - de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid
- 
- le 6 juillet 2015 :
    - MM. Roger Kesteloot et Luc Mergaerts, respectivement directeur général et chef du département Exploitation de De Lijn
    - MM. Jean-Marc Vandenbroucke et Stéphane Thiery, respectivement administrateur général et directeur du marketing et de la mobilité du TEC
  - le 28 septembre 2015 :
    - M. Alain Flausch, secrétaire général de l'*International Association of Public Transport* (UITP)
  - le 19 octobre 2015 :
    - M. Pierre Vanderstraeten, professeur, Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme, Université Catholique de Louvain
    - M. Kobe Boussauw, professeur, *Ruimtelijke planning en mobiliteit*, *Vrije Universiteit Brussel*
    - M. Pieter Vansteenwegen, professeur, *Openbaar Vervoer en Logistiek*, *Katholieke Universiteit Leuven*
  - le 23 octobre 2015 :
    - Mme Cathy Macharis, professeur à la Faculté des Sciences économiques, sociales et politiques, *Vrije Universiteit Brussel*, directrice-coordinatrice du Groupe de recherche MOBI
    - M. Dirk Lauwers, professeur, département *Mobiliteit en Ruimtelijke Planning*, *Universiteit Gent*
  - le 9 novembre 2015 :
    - MM. Leo Muyshondt, Test-Achats, Gianni Tabbone, ASBL Navetteurs.be, et Stefan Styne, *TreinTramBus*
    - MM. Rœl De Cleen, *Fietsersbond*, et Luc Goffinet, *Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens* (GRACQ)
    - M. Pierre Havelange, *Association des clients des transports publics* (ACTP)
  - le 7 décembre 2015 :
    - M. Filip Boelaert, secrétaire général du département Mobilité et Travaux publics de l'autorité flamande

• op 4 januari 2016 :

— de heer André Melin, adjunct-kabinetschef van de heer Carlo Di Antonio, minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Transport, Luchthavens en Dierenwelzijn in de Waalse regering

— de heer Ief Janssens, adviseur bij de heer Pascal Smet, minister voor Mobiliteit en Openbare Werken van de Brusselse Hoofdstedelijke regering

— de heer Kris Peeters, mobiliteitsexpert

• op 18 januari 2015 :

— mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

• op 18 maart 2016 :

— de heer Didier Tshidimba, *managing partner* van het Consultancy Bureau Roland Berger.

Het verslag van deze hoorzittingen is opgenomen in het stuk Senaat nr. 6-201/3.

• le 4 janvier 2016 :

— M. André Melin, chef de cabinet adjoint de M. Carlo Di Antonio, ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal du gouvernement wallon

— M. Ief Janssens, conseiller auprès de M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité et des Travaux publics

— M. Kris Peeters, expert en mobilité

• le 18 janvier 2016 :

— Mme Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

• le 18 mars 2016 :

— M. Didier Tshidimba, *managing partner* au bureau de consultance Roland Berger.

Le compte rendu de ces auditions figure dans le document Sénat n° 6-201/3.

### C. Aanbevelingen

Na deze hoorzittingen werd een voorstel van aanbevelingen uitgewerkt. Dat voorstel is grondig in de commissie onderzocht, te weten op 26 februari, 7, 21 en 25 maart en 18 april 2016. De commissieleden hebben tijdens deze vergaderingen talrijke voorstellen voor tekstwijzigingen ingediend. De uiteindelijke stemmingen over het voorstel van aanbevelingen en de voorgestelde tekstwijzigingen vonden plaats op 22 april 2016.

De aanbevelingen in hun geheel werden door de commissie aangenomen met 11 tegen 3 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Het verslag werd goedgekeurd op 2 mei 2016.

### C. Recommandations

Au terme des auditions précitées, une proposition de recommandations a été élaborée. Cette proposition a été examinée minutieusement en commission les 26 février, 7, 21 et 25 mars et 18 avril 2016. Au cours de ces réunions, les membres de la commission ont formulé de nombreuses propositions de modification du texte. La proposition de recommandations et les propositions de modification du texte ont été mises aux voix le 22 avril 2016.

L'ensemble des recommandations a été adopté par la commission par 11 voix contre 3 et 2 abstentions.

Le rapport a été approuvé le 2 mai 2016.

## HOOFDSTUK II : ACHTERGROND

### A. Institutioneel kader van de samenwerking en het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten inzake het openbaar vervoer

De bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen verdeelt de bevoegdheid voor het beheer en de reglementering inzake het openbaar vervoer tussen de federale overheid en de Gewesten en voorziet in een aantal, al dan niet verplichte, overlegmechanismen.

De bevoegdheid inzake het « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeurs » werd door de bijzondere wetgever aan de Gewesten toegewezen (1). Het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer heeft betrekking op het vervoer per metro, tram en bus en de bevoegdheden van de Gewesten hebben in het bijzonder betrekking op het statuut van de vervoersmaatschappijen, het afsluiten van beheerscontracten, de infrastructuur, zowel ondergronds als bovengronds, de inrichting van de netten en de daaraan verbonden machtingen, de tarieven en de toegekende tariefverminderingen, de contracten met de verhuurders van vervoerdiensten en de berekeningswijze van de aan deze betaalde vergoeding, alsmede de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het streekvervoer (2). De federale overheid is bevoegd voor « de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (3) ». Nochtans kunnen de drie Gewesten voor een bijkomende financiering zorgen voor de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde in de drie Gewesten een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer te verzekeren dat goed aansluit op andere vervoermiddelen (4). Wanneer een of meerdere Gewesten op aanvullende wijze de investeringen in de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen wensen te financieren dienen zij een samenwerkingsakkoord te sluiten voor een duur die de vervaldatum van het overeenkomstige federale meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden en dat voor het of de betrokken Gewest(en)

(1) Art. 6, § 1, X, eerste lid, 8°, BWI.

(2) Stuk Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, blz. 16.

(3) Art. 6, § 1, X, eerste lid, 2°bis, BWI.

(4) Art. 6, § 1, X, eerste lid, 14°, BWI.

## CHAPITRE II : CONTEXTE

### A. Cadre institutionnel de la collaboration et de la concertation entre l'autorité fédérale et les Régions en matière de transports publics

La loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 répartit la compétence de la gestion et de la réglementation en matière de transports publics entre l'autorité fédérale et les Régions et prévoit une série de mécanismes de concertation, obligatoires ou non.

La compétence en matière de « transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs », a été confiée aux Régions par le législateur spécial (1). Le transport en commun urbain et vicinal concerne le transport en métro, tram et bus et les compétences des Régions portent en particulier sur le statut des sociétés de transport, la conclusion de contrats de gestion, l'infrastructure tant en surface que souterraine, l'organisation de réseaux et les autorisations y afférentes, les tarifs et les réductions tarifaires accordées, les contrats avec les loueurs de services de transport, le mode de calcul de l'indemnité qui leur est payée ainsi que les services de transports régionaux transfrontaliers (2). L'autorité fédérale est compétente pour les « voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges (3) ». Néanmoins, les trois Régions peuvent prendre en charge le financement additionnel d'investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer, pour autant qu'ils soient réalisés en sus des investissements repris dans un plan pluriannuel d'investissement effectivement doté, par l'autorité fédérale, de moyens suffisants pour assurer dans les trois Régions une offre de transport ferroviaire attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport (4). Lorsqu'une ou plusieurs Régions souhaitent financer de manière additionnelle les investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation de lignes de chemin de fer, elles doivent conclure, pour une durée qui ne peut excéder l'échéance du plan pluriannuel d'investissement fédéral correspondant, un accord de coopération définissant la proportionnalité que peuvent représenter, pour la ou les Régions concernées, les financements additionnels

(1) Art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, alinéa 1<sup>er</sup>, 8<sup>o</sup>, LSRI.

(2) Doc. Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 16.

(3) Art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>bis</sup>, LSRI.

(4) Art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, alinéa 1<sup>er</sup>, 14<sup>o</sup>, LSRI.

de evenredigheid bepaalt die aanvullende financiering mag aannemen in verhouding tot de financiering van de investeringen die gerealiseerd zijn ter uitvoering van dit federaal meerjareninvesteringsplan (1).

De betrokken Gewestregeringen en de federale overheid dienen overleg te plegen over de samenwerking tussen de spoorwegen en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer (2). Een betrokken overheid kan een initiatief nemen tot overleg met het oog op de coördinatie van het beleid van de diverse overheden (3).

Bovendien dienen de Gewesten een verplicht samenwerkingsakkoord te sluiten voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest (4). In uitvoering hiervan werd op 17 juni 1991 een samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregd vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (5).

Ten slotte werd op 10 juni 1998 een principieel akkoord gesloten tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen ».

Dit akkoord had tot doel te bepalen hoe de twee Gewesten op het vlak van mobiliteit zouden gaan samenwerken. De beide Gewesten kwamen daarbij overeen een masterplan op te stellen voor Brussel en het Vlaams stedelijke gebied rond Brussel. Daartoe werd een samenwerkingsverband opgericht bestaande uit een samenwerkingscomité, een coördinatiecomité en een administratief comité.

par rapport au financement des investissements réalisés en exécution du plan pluriannuel d'investissement fédéral (1).

Les gouvernements régionaux concernés et l'autorité fédérale doivent se concerter sur la coopération entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part, en vue de la coordination et de la promotion du transport public (2). Une autorité concernée peut prendre une initiative de concertation en vue de la coordination de la politique menée par les diverses autorités (3).

Les Régions doivent en outre obligatoirement conclure un accord de coopération pour le règlement des questions relatives aux services de transport en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région (4). En exécution de cette disposition a été conclu, le 17 juin 1991, un accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale (5).

Enfin, le 10 juin 1998, un accord de principe « organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité » a été conclu entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Il avait pour but de définir la manière dont les deux Régions collaboreraient dans le domaine de la mobilité. Ces dernières ont convenu, par cet accord, d'établir un plan directeur pour Bruxelles et la zone urbaine flamande autour de Bruxelles. À cet effet a été créé une structure de coopération consistant en un comité de coopération, un comité de coordination et un comité administratif.

(1) Art. 92bis, § 4<sup>nonies</sup>, BWI.

(2) Art. 6, § 3<sup>bis</sup>, 3<sup>o</sup>, BWI.

(3) Stuk Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, blz. 21.

(4) Art. 92bis, § 2, c), BWI.

(5) *Belgisch Staatsblad*, 31 oktober 1991 ; het samenwerkingsakkoord is evenwel niet van kracht omdat het de instemming van de betrokken wetgevers niet heeft gekregen (zie advies van de Raad van State nr. 53 932/AV van 27 augustus 2013 over een voorstel van bijzondere wet « met betrekking tot de Zesde Staatshervorming », stuk Senaat, 2012-2013, nr. 5-2232/3, blz. 50, voetnoot 3).

(1) Art. 92bis, § 4<sup>nonies</sup>, LSRI.

(2) Art. 6, § 3<sup>bis</sup>, 3<sup>o</sup>, LSRI.

(3) Doc. Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 21.

(4) Art. 92bis, § 2, c), LSRI.

(5) *Moniteur belge*, 31 octobre 1991 ; cet accord de coopération n'est toutefois pas en vigueur, l'assentiment des législateurs concernés n'ayant pas été obtenu (voir l'avis du Conseil d'État n° 53 932/AG du 27 août 2013 sur une proposition de loi spéciale « relative à la Sixième Réforme de l'État », doc. Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/3, p. 50, note de bas de page 3).

## B. Bestaande overlegstructuren

### 1. Algemeen overzicht

#### 1.1. Overleg op politiek niveau

- ICMIT
- ECMM
- Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel

#### 1.2. Overleg op politiek en operationeel niveau

— Samenwerkings- en Coördinatiecomité en administratief comité het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen

#### 1.3. Overleg op operationeel niveau

- Overlegorgaan voor de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer
- Oriënteringscomité – statuten NMBS
- GEN-Oriëntatiecomité – statuten NMBS
- Provinciale Commissies voor Openbaar Vervoer
- Gewestelijke Commissie voor het openbaar vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Overleg De Lijn – NMBS (2015)
- Overleg MIVB – Brussel Mobiliteit – NMBS (2015)
- Overleg NMBS – De Lijn inzake patrimoniumbeheer
- Overleg Eurostation – De Lijn inzake de stationsomgevingen
- Overleg inzake de opmaak van het vervoerplan NMBS (momenteel vervoerplan 2017)
- Overleg inzake multimodaliteit
- BMC nv – *Belgian Smart Card*
- Regionale Commissie voor Mobiliteit
- Investeringscel voor samenhang en accuraatheid van de investeringskeuzes

## B. Structures de concertation existantes

### 1. Aperçu général

#### 1.1. Concertation au niveau politique

- CIMIT
- CEMM
- Communauté métropolitaine de Bruxelles

#### 1.2. Concertation aux niveaux politique et opérationnel

— Comité de coopération et de coordination et comité administratif entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre

#### 1.3. Concertation au niveau opérationnel

- Organe de concertation pour les opérateurs de transports publics
- Comité d'orientation – statuts SNCB
- Comité d'orientation RER – statuts SNCB
- Commissions provinciales des transports en commun
- Commission régionale bruxelloise des transports en commun
- Concertation De Lijn – SNCB (2015)
- Concertation STIB – Bruxelles Mobilité – SNCB (2015)
- Concertation SNCB – De Lijn en matière de gestion du patrimoine
- Concertation Eurostation – De Lijn au sujet des abords de la gare
- Concertation en ce qui concerne la préparation du plan de transport SNCB (actuellement, plan de transport 2017)
- Concertation en matière de multimodalité
- BMC sa – *Belgian Smart Card*
- Commission régionale de la Mobilité
- Cellule d'investissement pour la cohérence et l'exactitude des choix d'investissements

## 2. Overlegstructuren

### 1. ICMIT

#### 1.1. Omschrijving

ICMIT is de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie. Zij verenigt de federale en gewestelijke ministers bevoegd voor deze materies.

ICMIT heeft een werkgroep opgericht, het Vast College. Dat is de enige overlegvorm die regelmatig is samengekomen, vooral voor de uitwerking van de overdracht van bevoegdheden in het kader van de zesde Staatshervorming (1). Het Vast College is vier keer samengekomen in 2012 ; drie keer in 2013 en acht keer in 2014 en op 24 februari 2015 (2).

#### 1.2. Juridische basis

ICMIT is opgericht in 2000 (3) op basis van artikel 31bis van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervervorming der instellingen (4).

#### 1.3. Actiedomeinen

ICMIT is belast (5) met het verzekeren van een geïntegreerde en gecoördineerde aanpak voor de vervoers- en mobiliteitsgerelateerde dossiers, tariefintegratie, GEN, multimodaliteit, vervoersplannen en parkeerbeleid.

#### 1.4. Methode

ICMIT houdt in theorie maandelijkse vergaderingen. Volgens het huishoudelijk reglement van ICMIT : « Het secretariaat stuurt alle Parlementen de definitieve agenda's en de goedgekeurde notulen van de vergaderingen. »

(1) Vraag nr. 153 van de heer Jef Vandenberghe van 20 januari 2015 aan de minister van Mobiliteit (stuk Kamer, *QRVA*, 54 013)

(2) Vraag nr. 153 van de heer Jef Vandenberghe van 20 januari 2015 aan de minister van Mobiliteit (stuk Kamer, *QRVA*, 54 013)

(3) In 2000 ter vervanging van de vroegere Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI)

(4) Artikel 31bis : « Het Overlegcomité kan, met het oog op het bevorderen van het overleg en de samenwerking tussen de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten, gespecialiseerde comités oprichten, « interministeriële conferenties genoemd en samengesteld uit leden van de regering en van de executieven van de Gemeenschappen en de Gewesten. »

(5) Deze actiedomeinen zijn aangegeven in het onderzoek voorafgaand aan een overleg en geïntegreerd mobiliteitsplan, synthese nota van september 2014 uitgevoerd door Roland Berger Strategy Consultants. Deze actiedomeinen hebben echter geen juridische basis (zie bijlage bij stuk Senaat, nr. 6-201/3).

## 2. Structures de concertation

### 1. CIMIT

#### 1.1. Définition

La CIMIT est la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et de la Télécommunication. Elle réunit les ministres fédéraux et régionaux ayant ces matières dans leurs compétences.

La CIMIT est dotée d'un groupe de travail permanent, le Collège permanent. C'est la seule structure de concertation qui s'est réunie régulièrement, surtout dans le but de réaliser les transferts de compétences dans le cadre de la sixième réforme de l'État (1). Le collège permanent s'est réuni quatre fois en 2012 ; trois fois en 2013 et huit fois en 2014, ainsi que le 24 février 2015 (2).

#### 1.2. Base juridique

La CIMIT a été créée en 2000 (3) sur la base de l'article 31bis de la loi ordinaire du 9 août 1980 de réformes institutionnelles (4).

#### 1.3. Missions

La CIMIT est chargée (5) d'assurer une approche intégrée et coordonnée des dossiers relatifs aux transports et à la mobilité, à l'intégration tarifaire, au RER, à la multimodalité, aux plans de transport et à la politique en matière de stationnement.

#### 1.4. Méthode

La CIMIT tient en théorie des réunions mensuelles. Conformément au règlement d'ordre intérieur de la CIMIT : « Le secrétariat de la Conférence est chargé de transmettre les ordres du jour définitifs et les procès-verbaux approuvés de la Conférence à tous les Parlements. »

(1) Question n° 153 de M. Jef Vandenberghe du 20 janvier 2015 au ministre de la Mobilité (doc. Chambre, *QRVA*, 54 013).

(2) Question n° 153 de M. Jef Vandenberghe du 20 janvier 2015 au ministre de la Mobilité (doc. Chambre, *QRVA*, 54 013).

(3) Créée en 2000 en remplacement de l'ancienne Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (CICI).

(4) article 31bis : « Le Comité de concertation peut, en vue de promouvoir la concertation et la coopération entre l'État, les Communautés et les Régions, constituer des comités spécialisés dénommés « conférences interministérielles » composés de membres du gouvernement et des exécutifs des Communautés et des Régions. »

(5) Ces missions sont reprises dans l'étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré, note de synthèse de septembre 2014 effectuée par Roland Berger Strategy Consultants. Ces missions n'ont toutefois pas de base juridique (voir annexe du doc. Sénat, n° 6-201/3).

ICMIT is voor de laatste keer samengekomen op 21 februari 2012, alsook enkele keren in 2010 (1).

### 1.5. Opmerkingen

De minister van Overheidsbedrijven is niet vertegenwoordigd in ICMIT.

Er zijn problemen inzake samenwerking met betrekking tot het waarnemen van het secretariaat : federaal of gewestelijk.

ICMIT heeft een alternerend voorzitterschap, dat nu door de Vlaamse regering wordt waargenomen.

## 2. ECMM

### 2.1. Omschrijving

ECMM is het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit en bestaat uit de federale en gewestelijke ministers bevoegd voor Mobiliteit.

Overeenkomstig de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel werd binnen het ECMM een Stuurgroep opgericht, belast met de strategische en tactische coördinatie tussen de vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke ministers en van de besturen die bevoegd zijn voor het openbaar vervoer en deze van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer. Deze Stuurgroep wordt samengeroepen op vraag van een lid en komt minimaal om de twee maanden samen onder het voorzitterschap van de federale minister van Mobiliteit. Hij bepaalt samen met de vervoersoperatoren de strategie en tactiek inzake het openbaar vervoer (2).

ECMM heeft de operationele GEN-groep opgericht ter voorbereiding van de GEN-conventie tussen de Federale Staat en de Gewesten van 4 april 2003.

De NMBS werkt samen met de drie bedrijven voor openbaar vervoer binnen de operationele GEN-groep volgens de bepalingen voorzien door de GEN-conventie over de aspecten Product, Prijs, Plaats en Promotie (3).

La CIMIT s'est réunie pour la dernière fois le 21 février 2012 ainsi que quelques fois en 2010 (1).

### 1.5. Observations

Le ministre des Entreprises publiques n'est pas représenté au sein de la CIMIT.

Il y a des problèmes de coopération en ce qui concerne l'instance qui assurera le secrétariat : le niveau fédéral ou le niveau régional.

La présidence de la CIMIT est tournante et est, à l'heure actuelle, assumée par le gouvernement flamand.

## 2. CEMM

### 2.1. Définition

Le CEMM est le Comité exécutif des ministres de la Mobilité, qui réunit le ministre fédéral et les ministres régionaux chargés de la Mobilité.

Conformément à la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de vers, dans et autour de Bruxelles, il a été créé, au sein du CEMM, un comité de pilotage chargé de la coordination stratégique et tactique entre les représentants des ministres fédéraux et régionaux et des administrations qui ont le transport public dans leurs attributions, ainsi que les représentants des sociétés de transport en commun. Ce Comité de pilotage, présidé par le ministre fédéral et convoqué à la demande d'un membre, se réunit au minimum tous les deux mois et détermine la stratégie et la tactique à adopter en matière de mobilité en concertation avec les opérateurs des transports en commun (2).

Le CEMM a mis en place le groupe opérationnel RER pour la préparation de la convention RER du 4 avril 2003 entre l'État fédéral et les Régions.

La SNCB collabore avec les trois sociétés de transport public, au sein du groupe opérationnel RER prévu par la convention RER, sur les aspects produit, prix, place et promotion (3).

(1) Vraag nr. 153 van de heer Jef Vandenberghe van 20 januari 2015 aan de minister van Mobiliteit (stuk Kamer, *QRVA*, 54 013)

(2) Onderzoek voorafgaand aan een overlegd en geïntegreerd mobiliteitsplan, synthesenota, september 2014, uitgevoerd door Roland Berger Strategy Consultants (zie bijlage bij stuk Senaat, nr. 6-201/3)

(3) Schriftelijke vragen Senaat, nr. 5-6308 van 24 mei 2012 en antwoord van 28 augustus 2012, staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathélet, aan de heer Anciaux.

(1) Question n° 153 de M. Jef Vandenberghe du 20 janvier 2015 au ministre de la Mobilité (doc. Chambre, *QRVA*, 54 013).

(2) Étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré, note de synthèse de septembre 2014, effectuée par Roland Berger Strategy Consultants (voir l'annexe au doc. Sénat, n° 6-201/3).

(3) Question écrite de M. Anciaux, Sénat, n° 5-6308 du 24 mai 2012 et réponse du 28 août 2012 du secrétaire d'État à la Mobilité, M. Wathélet.

Binnen de werkgroep « Product » wordt de integratie van de exploitatienetten van de operatoren onderzocht op basis van de complementariteit van de bediening en via een systeem van knooppunten voor aansluiting (1).

Binnen de werkgroep « Prijs » wordt de invoering van de interoperabele *smartcard* (MOBIB) onderzocht. Deze werkgroep is echter niet bevoegd voor de bespreking van de tarifaire integratie (2).

Binnen de werkgroep « Promotie » wordt de communicatie met betrekking tot het gemeenschappelijk aanbod inzake GEN-diensten (bediening van nieuwe haltes, knooppunten en dienstregelingen, ...) gemeenschappelijk voorbereid (3).

Binnen de werkgroep « Plaats » wordt in overleg gewerkt aan de certificatie van de knooppunten voor aansluiting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest teneinde voor de reizigers een gestandaardiseerd en kwalitatief aanbod inzake openbaar vervoer te voorzien (4).

Het voornaamste doel van de groep « Plaats » is de definitie van de « ideale » multimodale halte in het kader van het GEN-aanbod en het hiermee samenhangende dienstaanbod. Deze groep houdt zich ook bezig met vormen van samenwerking tussen operatoren betreffende de toekomstige haltes, informatie, verkoop, uitrusting, exploitatie en onderhoud.

Bij uitbreiding lijkt de certificatie van de bestaande « *pôles d'échange* » een eerste concrete toepassing van de principes inzake samenwerking tussen de operatoren en heeft daarenboven de oprichting van een operationeel opvolgingsplatform mogelijk gemaakt.

## 2.2. Juridische basis

Artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS (5).

(1) Schriftelijke vragen Senaat, nr. 5-6308 van 24 mei 2012 en antwoord van 28 augustus 2012, staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, aan de heer Anciaux.

(2) Volgens TEC, email-bericht van de heer Thiery, 16 februari 2016.

(3) Schriftelijke vragen Senaat, nr. 5-6308 van 24 mei 2012 en antwoord van 28 augustus 2012, staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, aan de heer Anciaux.

(4) Schriftelijke vragen Senaat, nr. 5-6308 van 24 mei 2012 en antwoord van 28 augustus 2012, staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, aan de heer Anciaux.

(5) Instemming met het samenwerkingsakkoord bij de wet van 22 maart 2002, het decreet van de Vlaamse overheid van 22 maart 2002, het decreet van het Waals Gewest van 22 november 2001 en de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 10 januari 2002.

Au sein du groupe de travail « Produit », l'intégration des réseaux d'exploitation des opérateurs est examinée sur la base de la complémentarité des dessertes et via un système de points noraux de correspondance (1).

Au sein du groupe de travail « Prix », l'introduction de la *smart card* interopérable (MOBIB) est examinée. Ce groupe de travail n'a cependant pas été mandaté pour aborder une réflexion sur l'intégration tarifaire (2).

Au sein du groupe de travail « Promotion », la communication relative à l'offre commune des services RER (desserte de nouveaux arrêts, points noraux, horaires, etc.) est préparée conjointement (3).

Le groupe de travail « Place » est chargé de la concrétisation relative à la certification des points noraux de correspondance dans la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'offrir aux voyageurs un service de transport public standardisé et de qualité (4).

L'objectif premier du groupe « Place » est la définition du point d'arrêt multimodal « idéal » dans le cadre de l'offre RER et du niveau de service qui y sera offert. Il est aussi de prévoir les formes de collaboration entre opérateurs concernant les futures haltes, l'information, la vente, l'équipement, l'exploitation et l'entretien.

Par extension, la certification des pôles d'échange existants apparaît comme une première application concrète des principes de collaboration entre opérateurs et a permis en outre la mise en place d'une plateforme de suivi opérationnelle.

## 2.2. Base juridique

Article 3 de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB (5).

(1) Question écrite de M. Anciaux, Sénat, n° 5-6308 du 24 mai 2012 et réponse du 28 août 2012 du secrétaire d'État à la Mobilité, M. Wathelet.

(2) D'après le TEC (courriel de M. Thiery du 16 février 2016).

(3) Question écrite de M. Anciaux, Sénat, n° 5-6308 du 24 mai 2012 et réponse du 28 août 2012 du secrétaire d'État à la Mobilité, M. Wathelet.

(4) Question écrite de M. Anciaux, Sénat, n° 5-6308 du 24 mai 2012 et réponse du 28 août 2012 du secrétaire d'État à la Mobilité, M. Wathelet.

(5) Assentiment a été donné à cet accord de coopération par la loi du 22 mars 2002, le décret flamand du 22 mars 2002, le décret de la Région wallonne du 22 novembre 2001 et l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 janvier 2002.

Dat artikel voorziet dat : « Om de permanente samenwerking met de Gewesten te versterken, wordt een Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM) opgericht, waarin de drie gewestelijke ministers die bevoegd zijn voor openbaar vervoer en/of de mobiliteit zetelen alsook de federale minister die bevoegd is voor treinvervoer. Deze laatste neemt het voorzitterschap van dit comité op zich. Het secretariaat wordt waargenomen door de federale overheidsdienst voor de Mobiliteit. Dit comité is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan. Hiervoor worden de bevoegde organen van de NMBS gehoord door het comité. De ministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van het ECMM. Dat geldt ook voor de federale en gewestelijke openbare vervoermaatschappijen. Het ECMM neemt een reglement van interne orde aan dat onder andere de modaliteiten van beraadslaging vaststelt. »

### 2.3. Actiedomeinen

ECMM wordt belast met :

- de versterking van de permanente samenwerking met de Gewesten inzake het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en de opvolging van de uitvoering van het investeringsplan (1) ;
- de opvolging van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003 ;
- de aanpassing en afbakening van het GEN overeenkomstig artikel 5 van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003.

### 2.4. Methode

In het kader van het ECMM is het mogelijk specifiek overleg te organiseren met de Federale Staat, de NMBS en de Gewesten. De praktische schikkingen inzake procedure worden geregeld in een huishoudelijk reglement (2).

(1) Overeenkomstig artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

(2) Zie nota 1.12.2013, ECMM, doelstellingen, samenstelling en werking.

Cet article 3 prévoit que : « Dans le souci de renforcer la coopération permanente avec les Régions, il est procédé à la création d'un Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) au sein duquel siègent les trois ministres régionaux ayant les transports en commun et/ou la mobilité dans leurs attributions, de même que le ministre fédéral ayant le transport ferroviaire dans ses attributions. Ce dernier assure la présidence de ce comité. Le secrétariat est assuré par le service public fédéral de la Mobilité. Ce comité est chargé d'examiner la politique de coordination des transports en commun et du suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement. À cet effet, les organes compétents de la SNCB sont entendus par le comité. Les ministres ayant l'aménagement du territoire dans leurs attributions peuvent être invités aux réunions du CEMM. Il en va de même des sociétés de transport en commun fédérale et régionales. Le CEMM adopte un règlement d'ordre intérieur qui fixe notamment les modalités de délibération dudit comité. »

### 2.3. Missions

Le CEMM est chargé :

- de renforcer la coopération permanente avec les Régions en ce qui concerne l'examen de la coordination des transports en commun et le suivi de la mise en œuvre du plan d'investissement (1) ;
- d'assurer le suivi de la convention RER du 4 avril 2003 ;
- d'adapter et de délimiter le RER conformément à l'article 5 de la convention RER du 4 avril 2003.

### 2.4. Méthode

Dans le cadre du CEMM, il sera possible d'organiser des concertations spécifiques associant l'État fédéral, la SNCB et les Régions. Les modalités de délibération seront prévues par un règlement d'ordre intérieur (2).

(1) Conformément à l'article 3 de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.

(2) Voir la note CEMM, p. 1.12.2013, objectifs, composition et fonctionnement.

## 2.5. Opmerkingen

Hoe verhoudt ECMM zich tot ICMIT en tot andere overlegstructuren inzake het GEN, meer bepaald het GEN-Oriëntatiecomité van 2014 ?

Mevrouw Galant, toenmalig federaal minister van Mobiliteit, stelde in haar beleidsnota 2015 dat zij het ECMM zal aanwenden als juridische basis voor het Intermodaliteitsplatform ter bevordering van de ketenmobiliteit en ter afstemming van de vervoersmodi (1).

De eerste ministeriële vergadering van het Intermodaliteitsplatform ging door op 26 februari 2016. Op de dagorde stond de besprekings van het organogram van het Intermodaliteitsplatform en de keuze en methodologie van de werkgroepen. Er is eveneens een stand van zaken van de werkzaamheden inzake het GEN voorzien.

De operationele groep is één van de meest actieve werkgroepen die regelmatig is samengekomen en die aanleiding heeft gegeven tot concrete projecten (certificatie van « pôles d'échange », geïntegreerde communicatie). De groep « Prijs » is momenteel het meest actief en heeft in 2015 geleid tot de realisatie van een studie ter voorbereiding van de discussie over tariefintegratie.

## ***3. Overlegorgaan voor de exploiterende maatschappijen van openbaar vervoer***

### 3.1. Omschrijving

Dit orgaan is samengesteld uit vertegenwoordigers van de drie Gewesten en hun vervoersoperatoren.

### 3.2. Juridische basis

Samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregelde vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

### 3.3. Actiedomeinen

Dit orgaan is belast met :

— de gewestgrensoverschrijdende lijnen en wegen ;

(1) Algemene beleidsnota Mobiliteit, 30 oktober 2015 (stuk Kamer, nr. 54 1428/014).

## 2.5. Observations

Comment le CEMM se positionne-t-il par rapport à la CIMIT et à d'autres structures de concertation pour le RER, plus spécialement le comité d'orientation RER de 2014 ?

Dans sa note de politique générale du 30 octobre 2015, Mme Galant, la ministre fédérale de la Mobilité de l'époque, déclarait vouloir créer la plateforme de l'intermodalité avec comme base juridique le CEMM afin de promouvoir la mobilité en chaîne et de mieux harmoniser les différents modes de transport (1).

La première réunion ministérielle de la Plateforme de l'intermodalité a eu lieu le 26 février 2016. À l'ordre du jour figuraient l'examen de l'organigramme, le choix des groupes de travail et la méthodologie que ceux-ci seraient amenés à suivre. Un état des lieux des activités du RER était également prévu.

Le groupe opérationnel est l'un des groupes de travail les plus actifs ; il s'est réuni régulièrement et a permis la réalisation de projets concrets (certification de pôles d'échange, communication intégrée). Le groupe « Prix », qui est actuellement le plus actif, a réalisé fin 2015 un travail d'étude préparatoire en vue des discussions sur l'intégration tarifaire.

## ***3. L'Organe de concertation pour les opérateurs de transports publics***

### 3.1. Définition

Cet organe se compose de représentants des trois Régions et de représentants des opérateurs de transports en commun respectifs.

### 3.2. Base juridique

Accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale.

### 3.3. Missions

Cet organe est chargé :

— des lignes et des routes interrégionales ;

(1) Note de politique générale, 30 octobre 2015 (doc. Chambre, n° 54 1428/014).

- het openbaar vervoer naar en in Brussel ;
- een regelmatig overleg tussen de exploiterende maatschappijen inzake vervoersaanbod, tarieven en informatie aan klanten (1).

### 3.4. Opmerkingen

Dit orgaan is nooit samengekomen.

## **4. Samenwerkings- en Coördinatiecomité en Administratief Comité tussen Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen**

### 4.1. Omschrijving

Dit orgaan is samengesteld uit (2) :

- de ministers van Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van het Vlaams Gewest ;
- de betrokken administraties ;
- de MIVB en De Lijn.

De NMBS en de TEC zijn waarnemers.

### 4.2. Juridische basis

Principieel akkoord van 10 juni 1998 gesloten tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen ».

### 4.3. Actiedomeinen (1)

De actiedomeinen zijn :

- de gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen ;
- de gewestgrensoverschrijdende vervoerssystemen ;
- de afstandsbediening verkeerslichten.

(1) Onderzoek voorafgaand aan een overleg en geïntegreerd mobiliteitsplan, synthesenota, september 2014, uitgevoerd door Roland Berger Strategy Consultants (zie bijlage bij stuk Senaat, nr. 6-201/3).

(2) Principieel akkoord van 10 juni 1998 gesloten tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « ter regeling van de samenwerking inzake gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen ».

- des transports publics vers Bruxelles et à l'intérieur de Bruxelles ;

- de la concertation régulière entre les sociétés de transport public sur les thèmes de l'offre, des tarifs et de l'information au voyageur (1).

### 3.4. Observations

Cet organe ne s'est jamais réuni.

## **4. Le Comité de coopération et de coordination et le Comité administratif entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre**

### 4.1. Définition

Cet organe se compose (2) :

- des ministres de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région flamande ;
- des administrations concernées ;
- de la STIB et de De Lijn.

La SNCB et le TEC sont des observateurs.

### 4.2. Base juridique

Accord de principe du 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale « organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité ».

### 4.3. Missions (1)

Les missions sont les suivantes :

- les problèmes communs de mobilité ;
- les systèmes de transport interrégionaux ;
- la télécommande des feux de circulation.

(1) Étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré, note de synthèse de septembre 2014, effectuée par Roland Berger Strategy Consultants (voir l'annexe au doc. Sénat, n° 6-201/3).

(2) Accord de principe du 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale « organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité ».

#### 4.4. Methode

De samenwerking verloopt via drie comités (1) :

- een samenwerkingscomité waarbinnen de twee ministers beslissen over te nemen verbintenissen ;
- een coördinatiecomité brengt adviezen uit betreffende de opmaak en de uitvoering van een masterplan (2) ;
- een administratief comité voor de administratieve behandeling van de gemeenschappelijke dossiers.

Tot 2014 is er verschillende keren overleg geweest binnen dit principieel akkoord van 10 juni 1998.

#### 4.5. Opmerkingen

Het principieel akkoord heeft goed gewerkt.

### **5. Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel**

#### 5.1. Omschrijving

De Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel is samengesteld uit :

- de Gewesten en de vertegenwoordigers van hun regeringen ;
- alle gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en van de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant, evenals de federale overheid zijn van rechtswege lid van de Hoofdstedelijke Gemeenschap ;
- de provincies Vlaams-Brabant en Waals-Brabant kunnen vrij toetreden.

#### 5.2. Juridische basis

Artikel 92bis, § 7, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in gevoegd bij artikel 2 van de bijzondere wet 19 juli 2012 « tot aanvulling van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel betreft ».

(1) Onderzoek voorafgaand aan een overleg en geïntegreerd mobiliteitsplan, synthesenota, september 2014, uitgevoerd door Roland Berger Strategy Consultants (zie bijlage bij stuk Senaat, nr. 6-201/3).

(2) Inzake de grensoverschrijdende mobiliteitsproblematiek tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest.

#### 4.4. Méthode

La coopération se déroule par le biais de trois comités (1) :

- un comité de coopération au sein duquel les deux ministres décident des engagements à prendre ;
- un comité de coordination qui formule des avis concernant l'élaboration et l'exécution d'un schéma directeur (2) ;
- un comité administratif pour le traitement de dossiers communs.

Une concertation a été organisée à plusieurs reprises jusqu'en 2014, dans le cadre de l'accord de principe du 10 juin 1998.

#### 4.5. Observations

L'accord de principe a bien fonctionné.

### **5. Communauté métropolitaine de Bruxelles**

#### 5.1. Définition

La Communauté métropolitaine de Bruxelles se compose :

- des Régions et des représentants de leurs gouvernements ;
- de toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale et des provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon, ainsi que de l'autorité fédérale, qui sont membres de droit de la communauté métropolitaine ;
- des provinces du Brabant flamand et du Brabant wallon qui sont libres d'y adhérer.

#### 5.2. Base juridique

Article 92bis, § 7, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, inséré par l'article 2 de la loi spéciale du 19 juillet 2012 « complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles ».

(1) Étude préalable à un plan de mobilité concerté et intégré, note de synthèse de septembre 2014, effectuée par Roland Berger Strategy Consultants (voir l'annexe au doc. Sénat, n° 6-201/3).

(2) Concernant la problématique en matière de mobilité transfrontalière entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

### 5.3. Actiedomeinen

De Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel is belast met het overleg over de aangelegenheden bedoeld in artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, die meerdere Gewesten aanbelangen in het bijzonder mobiliteit, verkeersveiligheid en wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel.

### 5.4. Opmerkingen

De Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel is niet operationeel.

## **6. Gewestelijke Mobiliteitscommissie**

### 6.1. Omschrijving

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie is samengesteld uit min of meer vierendertig leden, meer bepaald :

- de vier vervoersoperatoren ;
- een vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- Brussel Mobiliteit ;
- vertegenwoordigers van de conferentie van burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van steden en gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- verenigingen voor mobiliteit (gehandicapten, vélo, leefmilieu, gezinsbond, enz.), economische middens, vakbonden enz.

### 6.2. Juridische basis

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 19 oktober 2000 « tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie ».

### 6.3. Actiedomeinen

Alle algemene en specifieke vragen betreffende de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In zijn memorandum van 28 mei 2009 aan de Brusselse Hoofdstedelijke regering omschrijft de Gewestelijke Mobiliteitscommissie haar actie als « duurzame mobiliteit ».

### 5.3. Missions

La Communauté métropolitaine de Bruxelles se charge de la concertation en ce qui concerne les matières visées à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui sont d'importance transrégionale, en particulier la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles.

### 5.4. Observations

La Communauté métropolitaine de Bruxelles n'est pas opérationnelle.

## **6. Commission régionale de la Mobilité**

### 6.1. Définition

La Commission régionale de la Mobilité est composée de plus ou moins trente-quatre membres, notamment :

- les quatre opérateurs de transport ;
- un représentant du ministre de la Mobilité de la Région de Bruxelles Capitale ;
- Bruxelles Mobilité ;
- des représentants de la conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'Association des villes et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- de représentants des associations pour la mobilité (personnes à mobilité réduite, vélo, environnement, Ligue des familles, etc.), des milieux économiques, des syndicats, etc.

### 6.2. Base juridique

Arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000 « portant création de la Commission régionale de la Mobilité ».

### 6.3. Missions

Toute question de mobilité générale ou particulière concernant la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans son mémorandum au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 mai 2009, la Commission régionale de la Mobilité définit son action comme étant au service d'une « mobilité durable ».

#### 6.4. Methode

Consultatief orgaan dat adviezen en stellingnames uitbrengt.

Komt min of meer vier keer per jaar samen.

### **7. Oriënteringscomité van de NMBS**

#### 7.1. Omschrijving

Het Oriënteringscomité van de NMBS is samengesteld uit :

- zes vertegenwoordigers van de NMBS ;
- zes vertegenwoordigers, leden van de gewestelijke vervoersmaatschappijen, die worden benoemd volgens de modaliteiten bepaald in een samenwerkingsakkoord met de Gewesten.

#### 7.2. Juridische basis

De artikelen 161*quater* en 161*quinquies* van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, hersteld door artikel 15 van het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS.

#### 7.3. Actiedomeinen

Het Oriënteringscomité geeft op eigen initiatief of op verzoek van de raad van bestuur, advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen kan beïnvloeden.

Indien de raad van bestuur wenst af te wijken van het advies van het comité, motiveert het zijn standpunt.

#### 7.4. Opmerkingen

Het gaat om een adviserend orgaan aan de raad van bestuur van de NMBS met de gewestelijke vervoersmaatschappijen die verder zou kunnen gaan dan louter verstrekken van informatie over beslissingen maar een plaats van overleg zou kunnen zijn met de gewestelijke vervoersmaatschappijen (1).

#### 6.4. Méthode

Organe consultatif qui formule des avis et des prises de position.

Se réunit plus ou moins quatre fois par an.

### **7. Comité d'orientation de la SNCB**

#### 7.1. Définition

Le Comité d'orientation de la SNCB est composé :

- de six représentants de la SNCB ;
- de six représentants des sociétés régionales de transport. Ces derniers sont nommés selon les modalités fixées dans un accord de coopération avec les Régions.

#### 7.2. Base juridique

Les articles 161*quater* et 161*quinquies* de la loi du 21 mars portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, rétablis par l'article 15 de l'arrêté royal du 11 décembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB.

#### 7.3. Missions

Le Comité d'orientation, de sa propre initiative ou à la demande du conseil d'administration, rend des avis au sujet de toute mesure susceptible d'influencer la coopération avec les sociétés régionales de transport.

Si le conseil d'administration souhaite s'écartier de l'avis du comité, il motive sa position.

#### 7.4. Observations

Il s'agit d'un organe consultatif adjoint au conseil d'administration de la SNCB avec les opérateurs régionaux, qui pourrait ne pas se limiter au simple échange d'informations sur les décisions prises et pourrait être un lieu de concertation avec les opérateurs régionaux (1).

(1) *Quid* overleg : zie vragen tijdens de hoorzitting TEC-De Lijn van 6 juli 2015.

(1) *Quid* concertation : voir questions lors de l'audition TEC-De Lijn du 6 juillet 2015.

**8. GEN-Oriëntatiecomité en GEN-dienst (1) die instaat voor dagelijks bestuur inzake het GEN (2)**

8.1. Omschrijving

De raad van bestuur van de NMBS richt een GEN-Oriëntatiecomité (3) op samengesteld uit zes bestuurders, met taalpariteit.

Het GEN-Oriëntatiecomité nodigt de GEN-dienst uit op zijn vergaderingen, die zitting hebben met raadgevende stem.

8.2. Juridische basis

De artikelen 161<sup>sexies</sup> tot 161<sup>octies</sup> van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingevoegd bij de wet van 19 april 2014 « tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat de oprichting van het GEN-oriëntatiecomité betreft ».

8.3. Actiedomeinen en methode

De nieuwe GEN-dienst binnen de NMBS wordt door het GEN-comité gestuurd.

Overeenkomstig artikel 161<sup>octies</sup> van de wet van 21 maart 1991 verleent het GEN-Oriëntatiecomité « op eigen initiatief of op verzoek van de raad van bestuur, aan de raad van bestuur voorafgaand advies over elke beslissing of elk voorstel voor een beslissing inzake de exploitatie van het GEN. Daartoe worden deze voorstellen voor een beslissing tijdig aan het GEN-Oriëntatiecomité medegedeeld. Indien de raad van bestuur van het advies van het GEN-Oriëntatiecomité afwijkt, dient hij zijn beslissing te motiveren ».

Het GEN-Oriënteringscomité stelt een voorstel voor een vijfjarenplan over de exploitatie van het GEN op. Dit voorstel bevat, overeenkomstig artikel 161<sup>septies</sup>, § 1, van de wet van 21 maart 1991, ten minste de volgende onderdelen :

« 1° een evaluatie van de actuele stand van de exploitatie van het GEN ;

(1) De GEN-dienst zal rechtstreeks aan de CEO van de NMBS rapporteren en zal deel hebben aan het beheer van de GEN-exploitatie. Deze GEN-dienst zal dagelijks in samenwerking met de betrokken operationele directies instaan voor de uitvoering van de beslissingen van de beheersorganen met betrekking tot de exploitatie van het GEN (stuk Senaat, nr. 5-2820/2, blz. 2).

(2) Stuk Kamer, nr. 53 3348/001, blz. 5.

(3) Overeenkomstig artikel 4 van de wet van 19 april 2014.

**8. Comité d'orientation RER et service RER (1) chargé de la gestion journalière du RER (2)**

8.1. Définition

Le conseil d'administration de la SNCB crée un Comité d'orientation RER (3) composé de six administrateurs dans le respect de la parité linguistique.

Le Comité d'orientation RER invite le service RER à ses réunions (voix consultative).

8.2. Base juridique

Les articles 161<sup>sexies</sup> à 161<sup>octies</sup> de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, insérés par la loi du 19 avril 2014 modifiant la loi du 21 mars 1991 « portant réforme de certaines entreprises publiques économiques en ce qui concerne la constitution du comité d'orientation RER ».

8.3. Missions et méthode

Le nouveau service RER au sein de la SNCB est piloté par le Comité RER.

Conformément à l'article 161<sup>octies</sup> de la loi du 21 mars 1991, « De sa propre initiative ou à la demande du conseil d'administration, le Comité d'orientation RER rend au conseil d'administration un avis préalable sur toute décision ou toute proposition de décision relative à l'exploitation du RER. À cette fin, les propositions de décision sont communiquées à temps au Comité d'orientation RER. Si le conseil d'administration s'écarte de l'avis du Comité d'orientation RER, il motive sa décision ».

Le Comité d'orientation RER formule une proposition concernant le plan quinquennal. Cette proposition comprend, conformément à l'article 161<sup>septies</sup>, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 mars 1991, au moins les parties suivantes :

« 1° une évaluation de la situation actuelle en matière d'exploitation du RER ;

(1) Le service « RER » rendra compte directement au CEO de la SNCB et participera à la gestion de l'exploitation du RER. Ce service « RER » assurera au quotidien, en collaboration avec les directions opérationnelles concernées, la mise en œuvre des décisions des organes de gestion relatives à l'exploitation du RER (doc. Sénat, n° 5-2820/2, p. 2).

(2) Doc. Chambre, n° 53 3348/001, p. 5.

(3) Conformément à l'article 4 de la loi du 19 avril 2014.

2° de strategische en operationele doelstellingen met een actieplan dat de planning bevat van de te ondernehmen acties en het detail van de middelen inzake budget, personeel en *timing* voor elk van de acties voor de volgende vijf jaren betreffende de exploitatie van het GEN ;

3° een gedetailleerde planning voor de volgende vijf jaren van de inzake de exploitatie van het GEN te ondernemen acties ;

4° een gedetailleerde uiteenzetting van de geprojecteerde financiële middelen, personeelsbehoefthen en termijnen vereist voor elk van de acties bedoeld in 3°. »

Overeenkomstig artikel 161*septies*, § 2, van de wet van 21 maart 1991, legt het GEN-Oriëntatiecomité « het voorstel voor een vijfjarenplan uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van het vorige vijfjarenplan ter goedkeuring voor aan de raad van bestuur.

Het GEN-Oriëntatiecomité kan het voorstel voor een vijfjarenplan in voorkomend geval aanpassen aan de opmerkingen die de raad van bestuur over het voorstel maakt.

De raad van bestuur beslist over het voorstel voor een vijfjarenplan in elk geval binnen drie maanden na ontvangst van het in het eerste lid bedoelde voorstel ».

Overeenkomstig artikel 161*septies*, § 3, van de wet van 21 maart 1991, brengt het GEN-Oriëntatiecomité « jaarlijks verslag uit aan de raad van bestuur over de uitvoering van het vijfjarenplan, bedoeld in § 1, en formuleert over die uitvoering aanbevelingen.

In voorkomend geval informeert de raad van bestuur het GEN-Oriëntatiecomité schriftelijk over het gevolg dat aan de aanbevelingen bedoeld in eerste lid wordt gegeven ».

#### 8.4. Opmerkingen

Basis : institutioneel akkoord van 11 oktober 2011 in het kader van de zesde Staatshervorming

« Het [institutioneel] akkoord [van 11 oktober 2011] stelt letterlijk dat « binnen de NMBS (...) een structuur (zal) worden opgericht waarin de drie Gewesten en de Federale Staat zullen zijn vertegenwoordigd om samen het Gewestelijk Expres Net (GEN) uit te baten ». Wat het Oriëntatiecomité onderscheidt van bestaande overlegorganen, is dat het in de structuur van de NMBS

2° les objectifs stratégiques et opérationnels relatifs à l'exploitation du RER avec un plan d'action comprenant la planification des actions à entreprendre, les moyens budgétaires nécessaires, le personnel nécessaire et le *timing* pour leur réalisation pour les cinq prochaines années ;

3° la planification détaillée, pour les cinq prochaines années, des actions à entreprendre en matière d'exploitation du RER ;

4° une explication détaillée des moyens financiers, des besoins en personnel et des délais projetés, requis pour chacune des actions visées au 3°. »

Conformément à l'article 161*septies*, § 2, de la loi du 21 mars 1991, le Comité d'orientation RER « soumet la proposition de plan quinquennal, au plus tard trois mois avant l'expiration du plan quinquennal précédent, à l'approbation du conseil d'administration.

Le Comité d'orientation RER peut adapter la proposition de plan quinquennal, le cas échéant, aux observations que le conseil d'administration formule à propos de cette proposition.

Le conseil d'administration se prononce sur la proposition de plan quinquennal en tout cas dans les trois mois de la réception de la proposition visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> ».

Conformément à l'article 161*septies*, § 3, de la loi du 21 mars 1991, le Comité d'orientation RER, « rend chaque année un rapport au conseil d'administration sur la mise en œuvre du plan quinquennal, visé au § 1<sup>er</sup>, et formule des recommandations sur ladite mise en œuvre.

Le cas échéant, le conseil d'administration informe le Comité d'orientation RER, par écrit, de la suite donnée aux recommandations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> ».

#### 8.4. Observations

Base : l'accord institutionnel du 11 octobre 2011 dans le cadre de la sixième réforme de l'État

« L'accord [institutionnel du 11 octobre 2011] prévoit littéralement qu' « une structure, dans laquelle les trois Régions et l'État fédéral seront représentés, sera créée au sein de la SNCB pour gérer, ensemble, l'exploitation du Réseau Express Régional (RER) ». Ce qui distingue le Comité d'orientation des organes de concertation existants, c'est qu'il est intégré dans la structure de la

wordt ingebed. De GEN-dienst (1) zal rechtstreeks aan de CEO van de NMBS rapporteren en zal deel hebben aan het beheer van de GEN-exploitatie » (stuk Senaat, nr. 5-2820/2, blz. 2).

« Deze samenwerking tussen de Gewesten binnen de NMBS voor de exploitatie van het GEN via het GEN-Oriëntatiecomité vormt een aanvulling op het (buiten de NMBS) georganiseerde overleg tussen de Staat en de Gewesten (...) met name :

— op de algemene coördinatie in het kader van het executief Comité van de minister van Mobiliteit (ECMM) ;

— op de strategische en tactische coördinatie in het kader van de Stuurgroep (ECMM) met vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke ministers, bevoegde besturen en vervoersoperatoren ;

— op de operationele coördinatie in het kader van de operationele groep (ECMM) met de vier vervoersoperatoren. » (stuk Kamer, nr. 53-3348/001, blz. 3).

Probleem : er wordt niet uitgelegd hoe het GEN-Oriëntatiecomité zich juist verhoudt tot de GEN-Operationele groep van ECMM.

## **9. Provinciale Commissies voor openbaar vervoer**

### **9.1. Omschrijving**

De Provinciale Commissies voor openbaar vervoer bestaan uit vertegenwoordigers van de NMBS, de *Société régionale wallone du Transport* (SRWT), de TEC en De Lijn.

Deze Commissies worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van de NMBS.

### **9.2. Reglementaire basis**

Akkoord uit 1993, geactualiseerd in 2010.

(1) Eerste fase van GEN (S-baan) – Op de eerste dag van de week van de mobiliteit (14 september 2015) heeft de NMBS de « S »-baan (mogelijk onderdeel van GEN-net) ingehuldigd, die vanaf half december 2015 in gebruik is genomen.

SNCB. Le service « RER (1) » rendra compte directement au CEO de la SNCB et participera à la gestion de l'exploitation du RER » (doc. Sénat, n° 5-2820/2, p. 2).

« Cette collaboration des Régions au sein de la SNCB pour l'exploitation du RER par le biais du Comité d'orientation RER vient compléter la concertation organisée (hors de la SNCB) entre l'État et les Régions (...), plus particulièrement :

— la coordination générale dans le cadre du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) ;

— la coordination stratégique et tactique dans le cadre du Comité de pilotage (CEMM), dans lequel siègent des représentants des ministres fédéral et régionaux et des administrations qui ont le transport public dans leurs attributions, ainsi que des représentants des sociétés de transport en commun ;

— la coordination opérationnelle dans le cadre du groupe opérationnel (CEMM) composé de représentants des quatre sociétés de transport. » (doc. Chambre, n° 53-3348/3, p. 3).

Problème : le lien précis du comité d'orientation RER par rapport au groupe opérationnel RER du CEMM n'est pas explicité.

## **9. Commissions provinciales des transports en commun**

### **9.1. Définition**

Les commissions provinciales des transports en commun sont composées de représentants de la SNCB, de la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), du TEC et de De Lijn.

Elles sont présidées par un représentant de la SNCB.

### **9.2. Base réglementaire**

Accord de 1993, mis à jour en 2010.

(1) Première phase du RER (réseau suburbain). Le premier jour de la semaine de la mobilité (14 septembre 2015), la SNCB a inauguré le réseau suburbain (composante potentielle du réseau RER), qui sera mis en service à partir de la mi-décembre 2015.

### 9.3. Actiedomeinen

De provinciale commissies voor openbaar vervoer hebben tot taak :

- te waken over de aansluitingen tussen trein en bus ;
- te beslissen over het creëren van nieuwe Aribus systemen (systeem waarbij de buschauffeur op de hoogte wordt gebracht dat hij moet wachten op een trein met vertraging) ;
- de gewestelijke vervoersoperatoren te informeren over wijzigingen in de uurroosters van de NMBS ;
- te reageren op eventuele klachten van de reizigers in verband met aansluitingen tussen trein en bus.

### 9.4. Methode

De negen provinciale commissies (Namen en Luxemburg worden beschouwd als één provincie) komen minstens twee keer per jaar samen.

### 9.5. Opmerkingen

- Coördinatie diensten NMBS/SRWT (1) /VVM (2) /MIVB – Regeling en verzekering van de opvolging van alle vragen in verband met aansluitingen ;
- tijdens de hoorzitting met de TEC (6 juli 2015) werd verwezen naar de « overstap-protocollen » met de NMBS ;
- volgens De Lijn is zo'n gedecentraliseerd overlegorgaan gebaseerd op overstap-protocollen nuttig in alle provincies.

## **10. Brusselse gewestelijke commissie voor het openbaar vervoer**

### 10.1. Omschrijving

Op dezelfde wijze als de provinciale commissies werd een gewestelijke commissie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgericht.

Deze commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van de NMBS en de MIVB, zij wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de NMBS.

(1) Société régionale wallonne du Transport.  
 (2) Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn.

### 9.3. Missions

Les commissions provinciales des transports en commun ont pour tâche :

- de surveiller les correspondances train-bus ;
- de décider de l'implantation de nouveaux panneaux Aribus (système signalant au chauffeur de bus qu'il doit attendre un train en retard) ;
- de communiquer les changements horaires de la SNCB aux sociétés régionales de transport public ;
- de réagir aux éventuelles plaintes des voyageurs concernant les correspondances train-bus.

### 9.4. Méthode

Les neuf commissions provinciales (Namur et Luxembourg sont considérées comme une seule province) se réunissent au moins deux fois par an.

### 9.5. Observations

- Services de coordination SNCB/SRWT (1)/VVM (2)/STIB – organisation et suivi de toute question afférente aux correspondances ;
- lors de l'audition avec le TEC (6 juillet 2015), il a été fait référence aux « protocoles de correspondances » avec la SNCB ;
- selon De Lijn, un organe de concertation décentralisé, axé sur les protocoles de correspondance, est utile dans toutes les provinces.

## **10. Commission régionale bruxelloise des transports en commun**

### 10.1. Définition

À l'instar des commissions provinciales, une commission régionale a été créée pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Elle est composée de représentants de la SNCB et de la STIB et est présidée par un représentant de la SNCB.

(1) Société régionale wallonne du Transport.  
 (2) Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn.

## 10.2. Reglementaire basis

Hierover is vooral nog geen informatie beschikbaar.

## 10.3. Actiedomeinen en methode

De Brusselse gewestelijke commissie voor het openbaar vervoer heeft tot taak het ontwikkelen, integreren en verbeteren van het openbaar transportaanbod en het faciliteren van de aansluitingen in de intermodale « *pôles d'échange intermodaux* ».

De Brusselse gewestelijke commissie voor het openbaar vervoer komt minstens tweemaal per jaar samen.

## **11. Overleg De Lijn – NMBS**

### 11.1. Omschrijving

Dit overleg brengt sedert 2015 vertegenwoordigers van de Lijn en de NMBS samen.

### 11.2. Actiedomeinen

Dit overleg betreft het aanbod, de exploitatie, de multimodaliteit en de communicatie.

De overleggroep komt twee maal per jaar samen.

## **12. Overleg tussen MIVB/Brussel Mobiliteit (1) – NMBS**

Dit overleg is enkel informeel en gericht op de uitwisseling van informatie over toekomstige projecten en de wens tot verbetering van de bediening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## **13. Overleg NMBS – De Lijn inzake patrimoniumbeheer**

Het gaat om bilateraal – halfjaarlijks overleg, maar heeft reeds geruime tijd niet meer plaatsgevonden. De thema's worden nu binnen de projecten (op *ad hoc* basis) besproken. Dit overleg bewees destijds zijn nut, zodat een heropstart ervan voor De Lijn wenselijk is.

## 10.2. Base réglementaire

Aucune information n'est encore disponible à ce stade.

## 10.3. Missions et méthode

La commission régionale bruxelloise des transports en commun a pour tâche de développer, d'intégrer et d'améliorer les offres de transport et de faciliter les correspondances dans les pôles d'échange intermodaux.

La commission régionale bruxelloise des transports en commun se réunit au moins deux fois par an.

## **11. Concertation De Lijn – SNCB**

### 11.1. Définition

La concertation De Lijn-SNCB rassemble depuis 2015 des représentants des deux sociétés de transport public.

### 11.2. Missions

Cette concertation concerne l'offre, l'exploitation, la multimodalité et la communication.

Le groupe de concertation se réunit deux fois par an.

## **12. Concertation STIB/Bruxelles Mobilité (1) – SNCB**

Cette concertation purement informelle vise à échanger des informations sur les projets futurs et à améliorer la desserte en Région de Bruxelles-Capitale.

## **13. Concertation SNCB – De Lijn en matière de gestion du patrimoine**

Cette concertation semestrielle revêt un caractère bilatéral. Elle ne s'est plus tenue depuis longtemps. Les thèmes sont maintenant discutés au sein de projets *ad hoc*. De Lijn espère voir reprendre cette concertation qui a prouvé son utilité par le passé.

(1) Brussel Mobiliteit is het bestuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat instaat voor voorzieningen, infrastructuren en vervoer. De belangrijkste uitdaging van Brussel Mobiliteit is om de economische ontwikkeling – en de toenemende mobiliteitsbehoefte – te verenigen met een betere levenskwaliteit en duurzame ontwikkeling.

(1) Bruxelles Mobilité est l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale chargée des équipements, des infrastructures et des déplacements. Son principal défi est de combiner le développement économique – et les besoins de mobilité croissants – à l'amélioration de la qualité de vie et au développement durable.

#### **14. Overleg Eurostation – De Lijn inzake de stationsomgevingen**

Dit is een bilateraal overleg Eurostation – De Lijn met ad hoc aanwezigheid van de NMBS.

Verloopt naar wens en moet, volgens De Lijn, behouden blijven.

#### **15. Overleg inzake de opmaak van het vervoerplan NMBS (momenteel over vervoerplan 2017)**

Het overleg NMBS – De Lijn focust uitsluitend op afstemmingsmogelijkheden van de beide dienstregelingen bij aanpassingen door de NMBS (2017). Co-planning wordt betracht.

Het overleg werd gestart in het najaar 2015 en verloopt naar wens. De Lijn vindt dat dit zeker moet in stand gehouden worden.

De TEC neemt actief deel aan de uitwisselingen met de NMBS in het kader van de impact op de verbindingen TEC/NMBS in Wallonië en in Brussel voor wat betreft het overleg inzake het transportplan van de NMBS 2017.

#### **16. Overleg inzake multimodaliteit**

Dit overleg vindt plaats tussen de NMBS, de TEC, De Lijn en de MIVB. Het kwam één maal samen in het voorjaar 2015 – sindsdien worden topics bilateraal uitgeklaard of uitgewerkt.

#### **17. BMC nv – Belgian Smart Card**

Het overleg vindt plaats sinds 2010. Hierbij zijn de NMBS, de TEC, De Lijn en de MIVB betrokken.

Het gaat om een overlegorgaan met uitvoeringsstructuur waarbinnen de *smartcard* (interoperabele ticketing) verder wordt ontwikkeld.

Volgens De Lijn is dit overleg van cruciaal belang voor de huidige en toekomstige werking van alle operatoren.

Volgens de TEC is dit een zeer belangrijk orgaan voor de toekomst van de interoperabiliteit van het openbaar vervoer in België. De TEC wenst dat men zou nadenken over de uitbreiding van de huidige perimeter naar andere dossiers die gemeenschappelijk zijn met de andere operatoren (bijvoorbeeld de centralisering van gegevens inzake dienstregelingen ten behoeve van de reizigers).

#### **14. Concertation Eurostation – De Lijn concernant les abords des gares**

Il s'agit d'une concertation bilatérale Eurostation – De Lijn avec présence ad hoc de la SNCB.

Elle se déroule conformément aux attentes et doit être maintenue selon De Lijn.

#### **15. Concertation concernant l'établissement du plan de transport SNCB (actuellement, plan de transport 2017)**

La concertation SNCB – De Lijn se concentre exclusivement sur les possibilités de coordination des deux horaires en cas d'adaptations apportées par la SNCB (2017). Une planification conjointe est envisagée.

La concertation, lancée en automne 2015, se déroule bien et doit être maintenue selon De Lijn.

Le TEC participe activement aux échanges avec la SNCB dans le cadre de l'impact sur les correspondances TEC-SNCB en Wallonie et à Bruxelles en ce qui concerne la concertation relative au plan de transport 2017 de la SNCB.

#### **16. Concertation concernant la multimodalité**

Cette concertation a lieu entre la SNCB, le TEC, De Lijn et la STIB. Elle n'a été organisée qu'une seule fois, au printemps 2015. Depuis lors, les thèmes sont abordés ou élaborés sur une base bilatérale.

#### **17. BMC sa – Belgian Smart Card**

Cette concertation, lancée en 2010, réunit la SNCB, le TEC, De Lijn et la STIB.

Il s'agit d'une structure de concertation et de mise en exécution au sein de laquelle la *smart card* (ticketing interopérable) se développe.

Selon De Lijn, cette concertation est cruciale pour le fonctionnement actuel et futur de tous les opérateurs.

Selon le TEC, cet organe est très important pour l'avenir de l'interopérabilité des transports publics en Belgique. Le TEC est demandeur d'une réflexion sur l'élargissement du périmètre actuel à d'autres dossiers communs aux autres opérateurs (par exemple, la centralisation des données relatives aux horaires pour la facilité des voyageurs).

## **18. Regionale commissie voor Mobiliteit (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)**

Consultatief orgaan dat regelmatig advies heeft uitgebracht over de nood voor een geïntegreerd beheer van de interregionale mobiliteit.

## **19. Investeringscel opgericht door de federale minister van Mobiliteit om de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes te waarborgen**

### 19.1. Omschrijving

Mevrouw Galant, toenmalig federaal minister van Mobiliteit, heeft in 2016 een investeringscel opgericht onder de coördinatie (niet het gezag) van de FOD Mobiliteit en Vervoer, met daarin de NMBS en Infrabel (en op termijn mogelijks andere operatoren) om de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes te waarborgen, in aanwezigheid van de Gewesten (1).

### 19.2. Juridische basis

De aan de Gewesten geboden mogelijkheid om via medefinanciering of voorfinanciering bij te dragen tot de realisatie van de meerjarenplannen voor spoorweginvesteringen werd bekraftigd naar aanleiding van de zesde Staatshervorming. Teneinde terdege rekening te houden met de regionale prioriteiten worden de gewestelijke overheden, via de investeringscel, rechtstreeks betrokken bij het proces voor de opname van de projecten in het meerjarenplan. Diezelfde cel zal hen tevens de mogelijkheid bieden om de uitvoering van het plan van dichterbij te volgen en om bij te dragen tot de eventuele corrigerende maatregelen (2).

### 19.3. Methode

De investeringscel is reeds operationeel. Er vonden vergaderingen van het analysecomité plaats op 16 december 2015, 18 januari, 3 en 17 februari 2016. Een vijfde vergadering van het analysecomité was voorzien op 24 februari 2015. De eerste vergadering van het strategisch comité van de investering cel ging door op 22 februari 2016.

De investeringscel zal van blijvende aard zijn vermits ze eveneens zal instaan voor de opvolging van de investeringsplannen die zullen goedgekeurd en op twee niveaus worden georganiseerd : een administratief niveau

(1) Gedachtewisseling met mevrouw Galant, federaal minister van Mobiliteit, op 16 juni 2015 over haar strategische visie voor de NMBS en Infrabel (stuk Kamer, nr. 54 1317/1).

(2) *Ibid.*, blz. 39.

## **18. Commission régionale de la Mobilité (Région de Bruxelles-Capitale)**

Organe consultatif qui a régulièrement formulé des avis sur le besoin d'une gestion intégrée de la mobilité interrégionale.

## **19. Cellule d'investissement créée par le ministre fédéral de la Mobilité, en vue de garantir la cohérence et l'exactitude des choix d'investissements**

### 19.1. Définition

Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, a créé en 2016 une cellule d'investissement coordonnée (mais pas dirigée) par le SPF Mobilité et Transports, incluant la SNCB et Infrabel (et à terme d'éventuels autres opérateurs) et à laquelle les Régions seront associées, en vue de garantir la cohérence et l'exactitude des choix d'investissements (1).

### 19.2. Base juridique

La sixième réforme de l'État a confirmé la possibilité offerte aux Régions de contribuer à la réalisation des plans pluriannuels d'investissement ferroviaires, par cofinancement ou préfinancement. Afin de tenir dûment compte des priorités régionales, les autorités régionales sont directement impliquées, via la cellule d'investissement, dans le processus d'intégration des projets dans le plan pluriannuel. Cette même cellule leur permettra également de suivre de plus près l'exécution du plan et de contribuer aux mesures correctrices éventuelles (2).

### 19.3. Méthode

La cellule d'investissement est déjà opérationnelle. Le comité d'analyse s'est réuni les 16 décembre 2015, 18 janvier, 3 et 17 février 2016. Une cinquième réunion du comité d'analyse est prévue le 24 février 2016. La première réunion du comité stratégique de la cellule d'investissement a lieu le 22 février 2016.

Cette cellule, qui a un caractère permanent étant donné qu'elle sera également chargée du suivi de l'exécution des plans d'investissement qui seront approuvés, est organisée à deux niveaux : un niveau administratif

(1) Échange de vues avec Mme Galant, ministre fédérale de la Mobilité, le 16 juin 2015, sur sa vision stratégique pour la SNCB et Infrabel (doc. Chambre, n° 54 1317/1).

(2) *Ibid.*, p. 39.

met de bevoegde gewestelijke en federale administraties, alsook de NMBS en Infrabel, onder de coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en een politiek niveau, met onder meer de kabinetten van de betrokken gewestelijke en federale ministers (1).

De investeringscel voert een stelselmatige analyse uit, met een beslissingsondersteunend instrument, van alle investeringsprojecten die door de NMBS en Infrabel worden overwogen of door de Gewesten worden voorgesteld (2).

#### 19.4. Opmerkingen

Er zal onder meer moeten voorzien worden (...) in de verankering van het juridisch bestaan van de Investeringscel. Deze cel en het Intermodaliteitplatform zullen ook het voorwerp van een samenwerkingsakkoord met de Gewesten moeten uitmaken (3).

### C. Regeerakkoorden en beleidsinstrumenten

Ook de federale regering en de regeringen van de Gewesten besteden in hun respectieve regeerakkoorden en andere beleidsdocumenten aandacht aan de transversale samenwerking inzake openbaar vervoer.

#### 1. Federale regering

##### A. Het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014

In het federaal regeerakkoord van 9 oktober 2014 wordt aandacht besteed aan het geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Meer bepaald zullen de NMBS en Infrabel meewerken aan en deel uitmaken van een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Daarbij zal uitgegaan worden van een « knooppuntensysteem », de noodzakelijke samenwerking tussen alle publieke vervoersbedrijven om een « ketenmobiliteit » te implementeren en het binnen ECMM gestarte globale mobiliteitsdebat en de in dat kader gevraagde mobiliteitsstudies. Het geïntegreerd openbaar vervoersaanbod zal rekening houden met de specifieke noden van dunbevolkte gebieden (4).

sous la coordination du SPF Mobilité et Transports, regroupant les administrations compétentes des trois Régions et de l'autorité fédérale, la SNCB et Infrabel, et un niveau politique, composé notamment par les cabinets des ministres régionaux et du fédéral concernés (1).

La cellule d'investissement procède à une analyse systématisée, avec un outil d'aide à la décision, de l'ensemble des projets d'investissement envisagés par la SNCB et Infrabel ou proposés par les Régions (2).

#### 19.4. Observations

Il s'agira notamment (...) d'assurer l'ancrage juridique de la cellule d'investissement. Celle-ci, ainsi que la plateforme d'intermodalité, devront également faire l'objet d'un accord de coopération avec les Régions (3).

### C. Accords de gouvernement et instruments stratégiques

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des Régions sont également attentifs, dans leurs accords de gouvernement et documents stratégiques respectifs, à la collaboration transversale dans le domaine des transports publics.

#### 1. Gouvernement fédéral

##### A. L'accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014

L'accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014 aborde la question de l'offre de transports publics intégrée. Plus précisément, la SNCB et Infrabel s'inscriront dans une offre de transports publics intégrée à laquelle elles participeront. L'approche sera fondée sur un « système de points noraux » et sur la nécessaire collaboration de l'ensemble des sociétés de transport public afin de pouvoir développer une « mobilité en chaîne ». Cette démarche s'inscrira dans le cadre d'un débat global sur la mobilité, mené au sein du CEMM, et des études demandées dans ce cadre. L'offre de transports publics intégrée tiendra compte des besoins spécifiques des régions à faible densité de population (4).

(1) Algemene beleidsnota van 30 oktober 2015, stuk Kamer 2015-2016, nr. 54 1428/14, blz. 38.

(2) *Ibid.*, blz. 37.

(3) *Ibid.*, blz. 39.

(4) Regeerakkoord van 9 oktober 2014, stuk Kamer 2014-2015, nr. 54 20/1, blz. 230.

(1) Note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 38.

(2) *Ibid.*, p. 37.

(3) *Ibid.*, p. 39.

(4) Accord de gouvernement du 9 octobre 2014, doc. Chambre 2014-2015, n° 54 20/1, p. 230.

Ook worden de inspanningen voor het bereiken van een geïntegreerd vervoersbewijs verder gezet. Daartoe zal de regering overleg organiseren, op politiek niveau met de Gewesten en op technisch-commercieel niveau tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen. Het overleg en de structuren op de diverse niveaus zullen in een nieuw samenwerkingsakkoord verankerd worden (1).

De fiets zal afdoende aandacht krijgen in het multimodaal vervoer. Trein en fiets moeten complementair zijn (2).

Inzake duurzame mobiliteit creëert de regering een wettelijk kader voor het mobiliteitsbudget zodat het ook vlot en eenvoudig kan toegepast worden (3). Ook zal ze, in overleg met de gefedereerde entiteiten, de geldende wetgeving op permanente basis evalueren om technologische evoluties te ondersteunen (bijvoorbeeld zelfrijdende auto's, *Intelligent Speed Adaptation* (ISA), alcoholslot) en het nodige juridische kader voorbereiden om deze technologische innovatie te kunnen implementeren in het verkeer (4).

Wat het spoor betreft, wordt de exploitatie van het GEN versneld ingevoerd en geïntegreerd in het NMBS-transportplan (5). Voor de grote verstedelijkte agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent, en Luik wordt de uitbouw van een GEN bestudeerd (6). De voorbereiding van de eerste geplande herziening van het glijdend meerjareninvesteringsplan wordt in 2015 tussen Infrabel en de NMBS, enerzijds, en de Staat, anderzijds, onderhandeld, samen met de nieuwe beheerscontracten. De Noord-Zuid verbinding, evenals de door de Gewesten voorgestelde prioritaire spoorinvesteringen in het kader van een geïntegreerd mobiliteitsplan, zullen daarbij een centraal element vormen. De resterende GEN-werkzaamheden worden zo snel mogelijk voltooid (7).

## B. De federale beleidsnota's Mobiliteit

Mevrouw Jacqueline Galant, toenmalig federaal minister van Mobiliteit, legde in haar beleidsnota's de nadruk op een coherent beleid en op overleg tussen de verschillende beleidsniveaus. De thematiek van

Les efforts en vue de mettre au point un billet intégré seront également poursuivis. Dans cette optique, le gouvernement organisera une concertation avec les Régions au niveau politique et entre la SNCB et les sociétés régionales de transport au niveau technique et commercial. La concertation et les structures aux différents niveaux seront ancrées dans un nouvel accord de coopération (1).

L'intégration du vélo dans le transport multimodal bénéficiera d'une attention particulière. Le train et le vélo doivent être complémentaires (2).

En ce qui concerne la mobilité durable, le gouvernement crée un cadre légal pour un budget de mobilité afin d'en permettre une application rapide et aisée (3). Par ailleurs, le gouvernement évaluera, en concertation avec les entités fédérées, la législation en vigueur de façon à soutenir les développements technologiques (par exemple voitures sans conducteur, *Intelligent Speed Adaptation* (ISA), éthylotest antidémarrage). Il préparera le cadre juridique nécessaire afin de pouvoir mettre en œuvre ces innovations dans la circulation (4).

En ce qui concerne le rail, la mise en exploitation du RER sera accélérée et intégrée dans le plan de transport de la SNCB (5). La mise en place d'un Réseau Express Régional (RER) sera étudiée pour les agglomérations d'Anvers, de Charleroi, de Gand et de Liège (6). La préparation de la première révision programmée du plan pluriannuel flexible d'investissement sera négociée en 2015 entre, d'une part, Infrabel et la SNCB et, d'autre part, l'État, et ce, en même temps que les nouveaux contrats de gestion. Au centre de cette négociation, une attention particulière sera portée à la jonction Nord-Midi et aux investissements désignés comme prioritaires par les Régions dans le cadre d'un plan de mobilité intégré. Les travaux d'achèvement du RER seront effectués au plus vite (7).

## B. Les notes fédérales de politique générale « Mobilité »

Mme Jacqueline Galant, alors ministre fédérale de la Mobilité, a mis l'accent, dans ses notes politiques, sur une politique cohérente et sur la concertation entre les différents niveaux de pouvoir. La thématique de la

(1) *Ibid.*, blz. 230.

(2) *Ibid.*, blz. 230.

(3) *Ibid.*, blz. 225.

(4) *Ibid.*, blz. 225.

(5) *Ibid.*, blz. 229.

(6) *Ibid.*, blz. 229.

(7) *Ibid.*, blz. 232.

(1) *Ibid.*, p. 230.

(2) *Ibid.*, p. 230.

(3) *Ibid.*, p. 225.

(4) *Ibid.*, p. 225.

(5) *Ibid.*, p. 229.

(6) *Ibid.*, p. 229.

(7) *Ibid.*, p. 232.

mobiliteit en vervoer wordt gekenmerkt door een belangrijke interregionale en multisectoriële component (1). De minister wilde een regelmatig overleg starten tussen de mobiliteitsactoren om te kunnen beschikken over een geïntegreerde visie op de prioriteiten en op het mobiliteitsbeleid in België, en dit in samenwerking met alle beleidsniveaus waarbij elkeen zijn eigen bevoegdheden kan uitvoeren (2). In het najaar van 2014 legde ECMM de laatste hand aan een studie die tot doel had het debat over multimodale mobiliteit aan te zwengelen en die een versterking van de samenwerking tussen alle belanghebbende partijen mogelijk maakt (3). De minister kondigde aan het initiatief te nemen om op regelmatige wijze, op basis van de reeds bestaande overlegorganen, de verschillende institutionele actoren bevoegd voor mobiliteit bijeen te roepen, om zo de thema's aan te snijden die voor elkeen belangrijk zijn (de onderwerpen die prioritair aan bod kunnen komen, moeten nog worden bepaald, rekening houdend met de conclusies van voormelde studie) (4).

Ze gaf ook aan om nog in 2015 een strategisch platform Intermodaliteit te creëren dat juridisch zal steunen op ECMM. Daar zullen de federale en gewestelijke overheden samenwerken met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de spoorwegen om de gewenste intermodaliteit op te zetten. Op die manier kunnen alle actoren bijdragen tot effectieve mobiliteitsoplossingen en tot een efficiënt openbaar vervoer, dat complementair is en afgestemd, op de noden van de maatschappij (5). Binnen het intermodaliteitsplatform zal het mogelijk zijn met alle belanghebbenden de bezorgdheden te bespreken van de reizigers die constant op zoek zijn naar een optimaal parkoers van deur tot deur en concrete acties voor te stellen teneinde aan de verzuchtingen van de reizigers tegemoet te komen (6). Het platform beoogt onder meer een langetermijnvisie uit te werken voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid tussen de federale overheid en de Gewesten (7). De gewestelijke openbaar vervoersmaatschappijen en de NMBS zullen uiteraard sleutelactoren zijn binnen dit platform, gelet op de aanhoudende gebrekige coördinatie tussen hun respectief aanbod (8). Bij het debat moeten tevens alle actoren op

mobilité et des transports possède une forte composante interrégionale et multisectorielle (1). La ministre a dit vouloir instaurer une concertation régulière entre les acteurs de la mobilité, avec comme objectif de disposer d'une vision intégrée des priorités et de la stratégie à adopter en matière de mobilité en Belgique, avec la collaboration de tous les niveaux de pouvoir, tout en permettant à chacun de ceux-ci d'exercer leurs compétences (2). Au printemps 2014, le CEMM a finalisé une étude visant à susciter le débat sur la mobilité multimodale et à permettre de renforcer la collaboration entre toutes les parties prenantes (3). La ministre a expliqué qu'elle prendrait l'initiative de réunir régulièrement, sur la base des organes de concertation qui existent déjà, les différents acteurs institutionnels en charge de la mobilité de manière à aborder les thématiques importantes pour tous (les thèmes de discussion qui pourraient être abordés en priorité sont encore à définir compte tenu des conclusions de l'étude précitée) (4).

Elle a également indiqué qu'elle allait créer, en 2015 encore, une plateforme d'intermodalité qui s'appuie juridiquement sur le CEMM, au sein de laquelle les autorités fédérales et régionales collaboreront avec les sociétés régionales de transport et les chemins de fer à la mise en place de l'intermodalité voulue. L'ensemble des acteurs pourront ainsi coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport public efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société (5). Au sein de cette plateforme d'intermodalité, il sera possible de débattre, avec toutes les parties prenantes, des préoccupations des voyageurs constamment à la recherche d'un parcours optimisé de porte à porte et de proposer des actions concrètes pour répondre aux attentes des voyageurs (6). La plateforme vise entre autres à l'élaboration d'une vision à long terme pour une politique de mobilité intégrée entre le fédéral et les Régions (7). Les sociétés régionales de transport en commun et la SNCB seront évidemment des acteurs clés de cette plateforme, car des anomalies subsistent dans la coordination entre leurs offres respectives (8). Il faudra également inviter et associer au débat tous les

(1) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 24 november 2014, stuk Kamer, 2014-2015, nr. 54 588/15, blz. 4, en algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1428/14, blz. 4.

(2) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 24 november 2014, stuk Kamer, 2014-2015, nr. 54 588/15, blz. 4.

(3) *Ibid.*, blz. 5.

(4) *Ibid.*, blz. 5.

(5) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1428/14, blz. 4.

(6) *Ibid.*, blz. 20.

(7) *Ibid.*, blz. 37.

(8) *Ibid.*, blz. 20.

(1) Note de politique générale Mobilité du 24 novembre 2014, doc. Chambre, 2014-2015, n° 54 588/15, p. 4, et note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 4.

(2) Note de politique générale Mobilité du 24 novembre 2014, doc. Chambre, 2014-2015, n° 54 588/15, p. 4.

(3) *Ibid.*, p. 5.

(4) *Ibid.*, p. 5.

(5) Note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 4.

(6) *Ibid.*, p. 20.

(7) *Ibid.*, p. 37.

(8) *Ibid.*, p. 20.

het gebied van mobiliteit worden uitgenodigd en betrokken, o.m. de actoren van het Raadgevend Comité van de treinreizigers (1).

Wat de spoorwegen betreft, stelde de toenmalige minister dat het vervoersplan 2014-2017 van de NMBS zoals gepland tegen december 2017 worden vervangen door een nieuw plan dat, vanuit een inschakelingslogica, meer zal aansluiten bij de vervoersplannen van de gewestelijke openbaar vervoersmaatschappijen (2). Dat langetermijnvervoersplan zal ook gekenmerkt zijn door de versnelde invoering van een volwaardig aanbod op het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel (3). De minister zou er tijdens deze legislatuur over waken dat de NMBS haar langetermijnsvervoersplan voor het binnenlandse en grensoverschrijdende reizigersvervoer ontwikkelt, met inachtneming van volgende elementen : de behoeften gedetecteerd in de multimodale benadering van mobiliteit, een kwaliteitsvol GEN-aanbod, de behoefte aan een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer in grensoverschrijdende regio's, de noodzaak om de groei en stiptheid van het spoorvervoer te waarborgen en de doelstelling van de overheid inzake « *modal shift* » naar een meer duurzame vervoersmodus (4). Voor de opstelling van het plan, zal de NMBS nauw samenwerken met Infrabel, de FOD Mobiliteit en Verkeer, de gewestelijke vervoersmaatschappijen en alle andere betrokken *stakeholders* (5).

In het meerjareninvesteringsplan van de NMBS moet onder meer rekening worden gehouden met de gewestelijke pre- en cofinanciering van de projecten die de Gewesten, binnen de grenzen van de beschikbare budgettaire middelen, als prioritair hebben aangemerkt (6). Het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 is volgens de minister niet meer aangepast aan de huidige context. De regering wil betere garanties inzake de juistheid en de samenhang van de investeringskeuzes. Met betrekking tot de juistheid van de keuzes heeft de minister een investeringscel opgericht.

De investeringscel zal van blijvende aard zijn vermits ze eveneens zal instaan voor de opvolging van de investeringsplannen die zullen goedgekeurd en op twee niveaus worden georganiseerd : een administratief niveau met de bevoegde gewestelijke en federale administraties, alsook de NMBS en Infrabel, onder de coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en een

acteurs de la mobilité, notamment les acteurs du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (1).

En ce qui concerne les chemins de fer, la ministre de l'époque avait indiqué que le plan de transport 2014-2017 de la SNCB serait remplacé comme prévu en décembre 2017 par un nouveau plan qui s'inscrira davantage dans une logique d'intégration avec les plans de transport des sociétés régionales de transport en commun (2). Ce plan de transport à long terme sera aussi caractérisé par l'introduction accélérée d'une offre à part entière sur le Réseau Express Régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles (3). La ministre avait déclaré aussi qu'elle veillerait pendant cette législature à ce que la SNCB développe son plan de transport à long terme pour le transport intérieur et transfrontalier de voyageurs en tenant compte des éléments suivants : les besoins détectés dans l'approche multimodale de la mobilité, une offre RER de qualité, la nécessité d'une approche intégrée du transport public dans des régions transfrontalières, la nécessité de garantir la croissance et la ponctualité du transport ferroviaire et l'objectif de l'État en matière de transfert modal vers un mode de transport plus durable (4). Le plan sera élaboré par la SNCB en étroite collaboration avec Infrabel, le SPF Mobilité et Transports, les sociétés de transport régionales et toutes les autres parties prenantes concernées (5).

Le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB doit tenir compte, notamment, du préfinancement et du cofinancement régional des projets considérés par les Régions comme prioritaires, dans les limites des moyens budgétaires disponibles (6). La ministre avait estimé que le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 n'était plus adapté au contexte d'aujourd'hui. Le gouvernement veut de meilleures garanties sur la justesse des choix des investissements et sur leur concordance. En ce qui concerne la justesse des choix, la ministre a mis en place une cellule d'investissement.

Cette cellule, qui a un caractère permanent car elle sera également en charge du suivi de l'exécution des plans d'investissement qui seront approuvés, est organisée à deux niveaux : un niveau administratif sous la coordination du SPF Mobilité et Transports, regroupant les administrations compétentes des trois Régions et de l'autorité fédérale, la SNCB et Infrabel, et un niveau

(1) *Ibid.*, blz. 20.

(2) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 24 november 2014, stuk Kamer, 2014-2015, nr. 54 588/15, blz. 9.

(3) *Ibid.*, blz. 13.

(4) *Ibid.*, blz. 14.

(5) *Ibid.*, blz. 14.

(6) *Ibid.*, blz. 22.

(1) *Ibid.*, p. 20.

(2) Note de politique générale Mobilité du 24 novembre 2014, doc. Chambre, 2014-2015, n° 54 588/15, p. 9.

(3) *Ibid.*, p. 13.

(4) *Ibid.*, p. 14.

(5) *Ibid.*, p. 14.

(6) *Ibid.*, p. 22.

politiek niveau, met onder meer de kabinetten van de betrokken gewestelijke en federale ministers (1).

De investeringscel voert een stelselmatige analyse uit, met een beslissingsondersteunend instrument, van alle investeringsprojecten die door de NMBS en Infrabel worden overwogen of door de Gewesten worden voorgesteld (2). De aan de Gewesten geboden mogelijkheid om via medefinanciering of voorfinanciering bij te dragen tot de realisatie van de meerjarenplannen voor spoorweginvesteringen werd bekraftigd naar aanleiding van de zesde Staatshervorming. Teneinde terdege rekening te houden met de regionale prioriteiten werden de gewestelijke overheden, via de investeringscel, rechtstreeks betrokken bij het proces voor de opname van de projecten in het meerjarenplan. Diezelfde cel zal hen tevens de mogelijkheid bieden om de uitvoering van het plan van dichterbij te volgen en om bij te dragen tot de eventuele corrigerende maatregelen (3).

De realisatie van een geïntegreerde kaartverkoop voor de hele keten van het openbaar vervoer, en eventueel daarbuiten (parking, leasingwagen, enz.) is volgens de minister vandaag technisch haalbaar. De NMBS zal samen met de overige *stakeholders* werk maken van een dergelijke uitrol. Zoals ze het al via het Overlegcomité deed, zou de minister de voogdijoverheden van de andere openbaar vervoersoperatoren aanmoedigen om zich te richten op die voor de mobiliteit van ons land belangrijke dynamiek (4).

De NMBS en Infrabel bekleden een bevoorrechte positie die het hen mogelijk maakt om basisgegevens inzake het spoorverkeer te verzamelen en te gebruiken om hun eigen beleid te oriënteren. Het is voor overheidsondernemingen niet meer dan normaal dat ze die gegevens, op basis van duidelijke afspraken, voldoende gedetailleerd en in functie van de behoeften, ter beschikking stellen van de voogdijoverheid en van de maatschappij in haar geheel om, bijvoorbeeld, de voorbereiding van een mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus en een goede beheersing van de beheerscontracten mogelijk te maken (5). In het kader van het Intermodaliteitsplatform zou de minister ervoor pleiten dat dergelijke gegevensuitwisseling een veralgemeende praktijk wordt tussen de gewestelijke en federale actoren inzake mobiliteit (6).

(1) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1428/14, blz. 38.

(2) *Ibid.*, blz. 37.

(3) *Ibid.*, blz. 39.

(4) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1824/14, blz. 24.

(5) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1428/14, blz. 30.

(6) *Ibid.*, blz. 30.

politique, composé notamment par les cabinets des ministres régionaux et du fédéral concernés (1).

La cellule d'investissement procède à une analyse systématisée, avec un outil d'aide à la décision, de l'ensemble des projets d'investissement envisagés par la SNCB et Infrabel ou proposés par les Régions (2). Lors de la récente réforme de l'État, la possibilité offerte aux Régions de contribuer à la réalisation des plans pluriannuels d'investissement ferroviaires, par cofinancement ou préfinancement, a été confirmée. Afin de tenir dûment compte des priorités régionales, les autorités régionales sont, par le biais de la cellule d'investissement, directement impliquées dans le processus d'intégration des projets dans le plan pluriannuel. Cette même cellule leur permettra également de suivre de plus près l'exécution du plan et de contribuer aux mesures correctrices éventuelles (3).

Selon la ministre, le déploiement d'une billettique intégrée pour toute la chaîne de transport en commun, voire au-delà (parking, voiture de leasing, etc.) est aujourd'hui techniquement faisable. La SNCB œuvrera activement, avec les autres parties prenantes, à un tel déploiement. La ministre a indiqué qu'elle encouragerait les autorités de tutelle des autres opérateurs publics de transport, comme elle l'a déjà fait via le Comité de concertation, à s'engager dans cette dynamique importante pour la mobilité de notre pays (4).

La SNCB et Infrabel occupent une position privilégiée, leur permettant de récolter ces données de base et de les utiliser pour orienter leurs politiques. Rien de plus normal, pour des entreprises publiques, que de mettre ces données à la disposition de l'autorité de tutelle et de la société dans son ensemble, sur la base de conventions claires, d'une façon suffisamment détaillée et en fonction des besoins afin de permettre, par exemple, la préparation d'une politique de mobilité à différents niveaux et une bonne maîtrise des contrats de gestion (5). La ministre avait indiqué que, dans le cadre de la plateforme d'intermodalité, elle plaiderait pour que cet échange de données soit une pratique généralisée entre les acteurs régionaux et fédéraux de la mobilité (6).

(1) Note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 38.

(2) *Ibid.*, p. 37.

(3) *Ibid.*, p. 39.

(4) Note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 24.

(5) Note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 30.

(6) *Ibid.*, p. 30.

Mevrouw Galant, toenmalig federaal minister voor Mobiliteit, legde ook de nadruk op het geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Het komt erop aan in de loop van de komende jaren geleidelijk aan een basis te scheppen die gericht is op overleg inzake multimodale mobiliteit en de standpunten van de Gewesten integreert (1). Deze onderbouwing is belangrijk voor het maximiseren van de socio-economische baten binnen een context van budgettaire beperkingen (2). De minister zou in dit verband een groot debat starten over intermodale mobiliteit (3) en er zorg voor dragen dat de NMBS en, waar relevant ook Infrabel, zich aansluiten bij en meewerken aan een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod, met het « knooppuntsysteem » en de « ketenmobiliteit » als kernwoorden (4). Het tot stand brengen van een dergelijk geïntegreerd openbaar vervoersaanbod vergt een hechte samenwerking, op basis van duidelijke afspraken en engagementen, tussen de federale en de gewestelijke overheden alsook tussen de NMBS en de gewestelijke openbaar vervoersmaatschappijen. De minister zou het initiatief nemen om hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale en de gewestelijke overheden (5).

Aandacht gaat ook naar de intelligente transportsystemen, ITS. De federale overheid en de deelstaten hebben een samenwerkingsakkoord gesloten over de invoering van de ITS-richtlijn (2010/40/EU) betreffende de Intelligent Transportsystems, waarvan de inwerkingtreding nakend is. De verantwoordelijkheid voor de invoering van ITS bevindt zich voornamelijk op het niveau van de Gewesten. Desalniettemin zou het federale niveau een sleutelrol kunnen spelen in het kader van dit samenwerkingsakkoord : het betreft de ondersteuning bij de opmaak van een « nationaal » ITS actieplan, waarin niet enkel de federale verantwoordelijkheden worden opgenomen (zoals bijvoorbeeld : de invoering van het Europese systeem voor automatische noodoproepen eCall ; een betere participatie van het spoor in het multimodale vervoer van personen), maar vooral waarin de gewestelijke en federale actieplannen overlegd en versterkt worden om een ambitieuze Europese dimensie te bereiken (6). Het einddoel van het beleid is de stapsgewijze implementatie van intelligente voertuigen in de hand te werken. Als tussenstap werkt de minister aan een juridisch kader voor semi-autonome voertuigen. In overleg met de privésector en de

Mme Galant, alors ministre fédérale de la Mobilité, a aussi mis l'accent sur l'offre de transports publics intégrée. Il s'agit, au cours des années à venir, de créer progressivement une base axée sur une concertation en matière de mobilité multimodale, intégrant les points de vue des Régions (1). Ce fondement est important pour la maximisation des bénéfices socioéconomiques dans un contexte de restrictions budgétaires (2). La ministre avait indiqué qu'elle lancerait un grand débat sur la mobilité intermodale (3). Elle allait veiller aussi à ce que la SNCB – et Infrabel également, si cela est pertinent – s'inscrivent dans une offre de transport publics intégrée, dont les mots clefs seront le « système de points nodaux » et la « mobilité en chaîne (4) ». La réalisation d'une telle offre de transports publics intégrée requiert une collaboration intense, basée sur des accords et des engagements clairs, entre les autorités fédérale et régionales, ainsi qu'entre la SNCB et les sociétés régionales de transport public. La ministre allait prendre l'initiative de conclure un accord de coopération sur cette matière entre les autorités fédérale et régionales (5).

Un autre point d'attention concerne les systèmes de transport intelligents, ITS. L'autorité fédérale et les entités fédérées ont conclu un accord de coopération – sur le point d'entrer en vigueur – portant sur l'implémentation de la directive STI (2010/40/UE) concernant les Systèmes de Transport Intelligents. La responsabilité de l'implémentation des STI se situe principalement au niveau des Régions. Toutefois, dans le cadre de cet accord de coopération, le niveau fédéral pourrait jouer un rôle clef : il s'agit de soutenir l'élaboration d'un plan d'action STI « national », dans lequel non seulement les responsabilités fédérales seraient reprises (comme, par exemple, l'introduction du système européen d'appel d'urgence automatique eCall, une meilleure participation du rail au transport multimodal des personnes) mais surtout dans lequel les plans d'action régionaux et fédéraux seraient concertés et renforcés afin d'atteindre une dimension européenne ambitieuse (6). L'objectif final est de favoriser l'implémentation par étape des véhicules intelligents. Dans le cadre d'une étape intermédiaire, la ministre allait travailler à un cadre juridique pour les véhicules semi-autonomes. En collaboration avec le secteur privé et les Régions, un code de bonne pratique

(1) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 24 november 2014, stuk Kamer, 2014-2015, nr. 54 588/15, blz. 15.

(2) *Ibid.*, blz. 15.

(3) *Ibid.*, blz. 15.

(4) *Ibid.*, blz. 16.

(5) *Ibid.*, blz. 16.

(6) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 24 november 2014, stuk Kamer, 2014-2015, nr. 54 588/15, blz. 5 ; algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1428/15, blz. 5-6.

(1) Note de politique générale Mobilité du 24 novembre 2014, doc. Chambre, 2014-2015, n° 54 588/15, p. 15.

(2) *Ibid.*, p. 15.

(3) *Ibid.*, p. 15.

(4) *Ibid.*, p. 16.

(5) *Ibid.*, p. 16.

(6) Note de politique générale Mobilité du 24 novembre 2014, doc. Chambre, 2014-2015, n° 54 588/15, p. 5; et note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/15, pp. 5-6.

Gewesten zal een « praktijkcode » testen op de openbare weg met dergelijke voertuigen mogelijk maken (1).

## 2. Vlaamse regering

Op het Vlaamse beleidsniveau wordt vooral in het regeerakkoord van de Vlaamse regering voor 2014-2019 (2), in de beleidsnota 2014-2019 (3) van de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit en in de Vlaamse spoorstrategie – definitieve conceptnota (4) en in de conceptnota met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag van 14 januari 2016 (5), aandacht besteed aan het openbaar vervoer.

Een geïntegreerd openbaar vervoersbeleid , waarin ook het reizigersvervoer per spoor zijn plaats heeft, is noodzakelijk indien men de vlotte bereikbaarheid in Vlaanderen wil waarborgen. In een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk vormt de trein de ruggengraat en dienen de aansluitingen van het stads- en streekvervoer op het spoor gewaarborgd te worden (6). De Vlaamse minister van Mobiliteit onderzoekt hoe hij fietsers de mogelijkheid kan bieden om hun fiets gemakkelijker mee te nemen op trein, tram en bus en bekijkt ook de uitbreiding van de fietspunten naar andere stations. Samen met de NMBS, Infrabel en de lokale partners werkt hij maximaal mee aan de uitbouw van de stationsomgevingen tot multimodale aansluitingspolen voor alle vervoersmodi, te weten auto, bus, fiets, tram, trein (7).

Een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod vergt volgens de Vlaamse regering structureel overleg en informatie-uitwisseling tussen De Lijn en de NMBS, de regionale openbaar vervoersbedrijven en de lokale besturen. De samenwerking tussen de verschillende openbaar vervoersbedrijven in de verschillende regio's,

(1) Algemene beleidsnota Mobiliteit van 30 oktober 2015, stuk Kamer, 2015-2016, nr. 54 1428/14, blz. 6.

(2) De visietekst « Vertrouwen-verbinden-vernieuwen », opgenomen in de Regerinsverklaring van de Vlaamse regering, stuk Vlaams Parlement 2014-2015, nr. 31/1 (hierna : Regeringsverklaring Vlaamse regering)

(3) Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019, stuk Vlaams Parlement 2014-2015, nr. 152/1 (hierna : Beleidsnota Mobiliteit)

(4) Departement Mobiliteit en Openbare werken 2014-2019, Vlaamse spoorstrategie-definitieve conceptnota, 8 februari 2013, [http://www.hildecrevits.be/sites/hcrevits/files/\[20130208\]/%20Vlaamse%20spoorstrategie\\_\[0\].pdf](http://www.hildecrevits.be/sites/hcrevits/files/[20130208]/%20Vlaamse%20spoorstrategie_[0].pdf) (hierna : Vlaamse spoorstrategie).

(5) Stuk Vlaams Parlement, (614, 2015-2016)

(6) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 18.

(7) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 19.

permettra la réalisation de tests sur la voie publique avec ce type de véhicule (1).

## 2. Gouvernement flamand

Au niveau politique flamand, les transports publics font l'objet d'une attention particulière principalement dans l'accord de gouvernement du gouvernement flamand pour 2014-2019 (2) dans la note de politique générale 2014-2019 (3) du ministre flamand de la Mobilité Ben Weyts, dans la note conceptuelle définitive sur la stratégie ferroviaire flamande (4) ainsi que dans la note conceptuelle du 14 janvier 2016 – « Grâce à l'accessibilité de base vers un modèle de transport efficace et attractif en Flandre, qui réponde au mieux à la demande de transport globale et locale. » (traduction) (5).

Une politique de transports publics intégrée, qui accorde également au transport des voyageurs par chemin de fer la place qu'il mérite, est indispensable si l'on veut garantir une bonne accessibilité en Flandre. Dans un réseau de transport public intégré, le train constitue l'épine dorsale et les correspondances du transport urbain et vicinal avec le chemin de fer doivent être garanties (6). Le ministre flamand de la Mobilité examine comment on pourrait permettre aux cyclistes d'emporter plus facilement leur vélo à bord du train, du tram ou du bus et veille également à étendre les points vélo à d'autres gares. En concertation avec la SNCB, Infrabel et les partenaires locaux, il entend transformer au maximum les abords des gares en pôles de connexion multimodaux pour tous les moyens de transport, à savoir la voiture, le bus, le vélo, le tram et le train (7).

Selon le gouvernement flamand, une offre de transports publics intégrée requiert une concertation structurelle et des échanges d'informations entre De Lijn et la SNCB, les sociétés régionales de transport public et les administrations locales. La coopération entre les diverses sociétés de transport public dans les différentes

(1) Note de politique générale Mobilité du 30 octobre 2015, doc. Chambre, 2015-2016, n° 54 1428/14, p. 6.

(2) Le texte de vision « *Vertrouwen-verbinden-vernieuwen* » (Faire confiance-relier-rénover), figurant dans la Déclaration gouvernementale du gouvernement flamand, *Doc. parl.* Parlement flamand 2014-2015, n° 31/1 (ci-après : Déclaration gouvernementale flamand).

(3) Note de politique générale Mobilité et Travaux publics 2014-2019, *Doc. parl.* Parlement flamand 2014-2015, n° 152/1 (ci-après : Note de politique Mobilité).

(4) Département Mobilité et Travaux publics 2014-2019, « *Vlaamse spoorstrategie-definitieve conceptnota* » (note conceptuelle définitive sur la stratégie ferroviaire flamande), 8 février 2013, [http://www.hildecrevits.be/sites/hcrevits/files/\[20130208\]/%20Vlaamse%20spoorstrategie\\_\[0\].pdf](http://www.hildecrevits.be/sites/hcrevits/files/[20130208]/%20Vlaamse%20spoorstrategie_[0].pdf) (ci-après : stratégie ferroviaire flamande).

(5) Doc. Parlement flamand (614, 2015-2016).

(6) Note de politique Mobilité, p. 18.

(7) Note de politique Mobilité, p. 19.

in de grensgebieden en met de buurlanden wordt verbeterd (1).

De NMBS en De Lijn moeten nauw samenwerken en kunnen dit doen door hun vervoersplannen op elkaar af te stemmen. De Vlaamse minister van Mobiliteit wil samen met de NMBS efficiënte overlegstructuren op operationeel niveau opzetten om de dienstverlening van de openbaar vervoeroperatoren beter op elkaar af te stemmen. Daartoe moeten de mobiliteitsproblematiek en de verplaatsingsstromen in kaart worden gebracht en moeten concrete afspraken worden gemaakt over hoe de frequenties en aansluitingen van trein, tram en bus zo efficiënt mogelijk kunnen gebeuren (2). De NMBS betrekt De Lijn voldoende én voldoende ruim op voorhand bij de opmaak van een nieuw vervoersplan (3).

De Vlaamse minister van Mobiliteit streeft naar een complementariteit waardoor het aanbod (lijnen en dienstregeling) van het stads- en streekvervoer van De Lijn meer aanvullend is en goed gericht is op het treinvervoer. Het spoornetwerk als ruggengraat dient met andere woorden goed bereikbaar te zijn via het aanbod van De Lijn. Daarom is het ook noodzakelijk dat er werk wordt gemaakt van de verdere implementatie van een geïntegreerd ticketingsysteem (4).

Met de verknoping van netwerken benadrukt de Vlaamse regering de complementariteit van de verschillende modi die ze als evenwaardig beschouwt en stuurt ze aan op een meer gevarieerd gebruik ervan. Ze besteedt extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt (5). Voldoende *park and rides* (P+R's) en transitzones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een goede dienstverlening zijn essentieel om de ketenmobiliteit te versterken (6).

Inzake intelligente mobiliteit investeert Vlaanderen intensief in ITS-maatregelen om de doorstroming te optimaliseren voor alle vervoerswijzen (7). De Vlaamse minister van Mobiliteit ontwikkelt slimme communicatiennetwerken die het gecombineerd vervoer promoten.

(1) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 52-53.

(2) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 18.

(3) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 53.

(4) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 18.

(5) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 50 ; Beleidsnota Mobiliteit, blz. 18.

(6) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 18.

(7) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 50.

régions, dans les zones frontalières et avec les pays voisins est améliorée (1).

La SNCB et De Lijn doivent collaborer étroitement et peuvent le faire en coordonnant leurs plans de transport. Le ministre flamand de la Mobilité entend mettre sur pied, conjointement avec la SNCB, des structures de concertation efficaces au niveau opérationnel afin de permettre une meilleure coordination des offres de services des opérateurs de transports en commun. À cet effet, il faut cartographier la problématique de la mobilité et les flux de déplacements et conclure des accords concrets afin de faire en sorte que les fréquences des trains, trams et bus et les correspondances entre ceux-ci soient les plus efficaces possibles (2). La SNCB associe suffisamment De Lijn à la préparation d'un nouveau plan de transport, et ce suffisamment à l'avance (3).

Le ministre flamand de la Mobilité vise une complémentarité permettant de faire en sorte que l'offre (lignes et horaires) de transports urbains et vicinaux de De Lijn complète davantage le transport ferroviaire et soit bien orientée vers celui-ci. En d'autres termes, l'offre de De Lijn doit permettre aux voyageurs d'atteindre aisément le réseau ferroviaire qui reste l'épine dorsale. C'est pourquoi il est également nécessaire de poursuivre la mise en œuvre d'une billettique intégrée (4).

Avec la nodalité des réseaux, le gouvernement flamand souligne la complémentarité des différents modes de transport, qu'il considère sur un pied d'égalité, et il incite à un usage plus diversifié de ceux-ci. Il consacre une attention particulière au développement des points nodaux où les différents systèmes de transport se rencontrent, afin que les correspondances puissent se faire aisément et de façon logique (5). Afin de renforcer la mobilité en chaîne, il est essentiel d'aménager suffisamment de *park and rides* (P+R's) et de zones de transit le plus près possible des lieux d'habitat et de travail, en prévoyant des possibilités de correspondance aisées et confortables pour les voyageurs et un service de qualité (6).

En ce qui concerne la mobilité intelligente, la Flandre investit de manière intensive dans des systèmes ITS (systèmes de transport intelligents) en vue d'optimiser la fluidité dans tous les modes de transport (7). Le ministre flamand de la Mobilité développe des réseaux

(1) Déclaration gouvernementale flamand, p. 52-53.

(2) Note de politique Mobilité, p. 18.

(3) Déclaration gouvernementale flamand, p. 53.

(4) Note de politique Mobilité, p. 18.

(5) Déclaration gouvernementale flamand, p. 50 ; Note de politique Mobilité, p. 18.

(6) Note de politique Mobilité, p. 18.

(7) Déclaration gouvernementale flamand, p. 50.

Hij onderzoekt de mogelijkheid om samen met de data over het auto- en vrachtverkeer eveneens de data van De Lijn, NMBS, en van parkeerbedrijven te integreren in één database. Op basis van deze geïntegreerde data wil hij een concreet multimodaal reisadvies geven (1). De verschillende aspecten rond ITS worden gebundeld in één Vlaams ITS actieplan 2015 –2025. Dit wordt ontwikkeld in dialoog met de ITS –federatie, de publieke sector en de regionale en lokale overheden (2).

De Vlaamse regering verhoogt opnieuw de investeringen in fietsinfrastructuur via het Integraal FietsInvesteringsprogramma van het Fietsteam (3). De uitbouw van het Fiets-GEN samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de provincie Vlaams-Brabant zorgt voor veilige en snelle fietsverbindingen tussen Vlaanderen en Brussel (4). De Vlaamse minister van Mobiliteit kiest strategisch voor de uitbouw van fiets-snelwegen of fietsstrades in congestiegevoelige regio's (5).

In de Vlaamse Spoorstrategie worden de voor Vlaanderen belangrijke spoorinvesteringen opgeliist. Het investeringsplan van Infrabel, dat geactualiseerd zal worden, moet dan ook rekening houden met de prioriteiten van de Vlaamse Spoorstrategie. Met de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS zal nauw worden samengewerkt om tegen begin 2015 te komen tot een goed gemotiveerde selectie van prioriteiten, en dit op basis van een vooraf gemeenschappelijk bepaalde methodologie voor de analyse en de vergelijking van de verschillende projectvoorstellingen ingediend door de drie Gewesten. Daarnaast verwacht de Vlaamse regering dat zij tijdelijk betrokken wordt bij de periodieke herziening van dit meerjarenplan (6). De Vlaamse regering werkt maximaal mee aan de realisatie van multimodale knooppunten aan treinstations en het verbeteren van de toegankelijkheid ervan (7).

In de Octopusnota van 1 februari 2008 (8) vroeg de Vlaamse regering nog dat de exploitatie van de NMBS moest worden geregionaliseerd. In afwachting pleitte ze voor een volwaardige aanwezigheid van de Gewesten in het bestuur van de NMBS en een grotere inspraak

(1) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 23.

(2) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 24.

(3) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 50.

(4) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 51.

(5) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 22.

(6) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 22-23.

(7) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 52-53.

(8) Bijlage bij de regeringsverklaring van de Vlaamse regering van 13 juli 2009, stuk Vlaams Parlement 2009, nr. 31/1, blz. 110.

de communication intelligents qui favorisent le transport combiné. Il examine la possibilité d'intégrer, dans une banque de données unique, les données relatives au trafic automobile et au transport de fret ainsi que les données de De Lijn, de la SNCB et des sociétés de parking. Sur la base de ces données intégrées, il souhaite fournir des informations concrètes sur la mobilité multimodale (1). Tout ce qui concerne les ITS est rassemblé dans un plan d'action ITS flamand 2015-2025 unique, qui est développé en concertation avec la fédération ITS, le secteur public et les autorités régionales et locales (2).

Le gouvernement flamand accroît à nouveau les investissements dans les infrastructures cyclistes par le biais de l'« *Integraal FietsInvesteringsprogramma* » du *Fietsteam* (3). Le développement du RER-vélo en concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale et la province du Brabant flamand doit permettre des liaisons vélo sûres et rapides entre la Flandre et Bruxelles (4). Le ministre flamand de la Mobilité fait le choix stratégique de développer des voies cyclables rapides ou autoroutes à vélos dans les régions sensibles en matière de congestion du trafic (5).

La Stratégie ferroviaire flamande énumère les investissements ferroviaires qui ont une importance pour la Flandre. Le plan d'investissement d'Infrabel, qui sera actualisé, doit donc tenir compte des priorités de la Stratégie ferroviaire flamande. La Région flamande collaborera étroitement avec le SPF Mobilité et Transports, Infrabel et la SNCB afin de parvenir pour le début de 2015 à une sélection dûment motivée des priorités, sur la base d'une méthodologie préalablement convenue pour l'analyse et la comparaison des différentes propositions de projet déposées par les trois Régions. Le gouvernement flamand compte en outre être associé à temps à la révision périodique de ce plan pluriannuel (6). Le gouvernement flamand concourt le plus possible à la réalisation de points noraux multimodaux aux gares ferroviaires et à l'amélioration de leur accessibilité (7).

Dans la note Octopus du 1<sup>er</sup> février 2008 (8), le gouvernement flamand demandait encore la régionalisation de l'exploitation de la SNCB. En attendant, il plaide pour une présence à part entière des Régions au sein du conseil d'administration de la SNCB et pour une

(1) Note de politique Mobilité, p. 23.

(2) Note de politique Mobilité, p. 24.

(3) Déclaration gouvernementale flamand, p. 50.

(4) Déclaration gouvernementale flamand, p. 51.

(5) Note de politique Mobilité, p. 22.

(6) Note de politique Mobilité, p. 22-23.

(7) Déclaration gouvernementale flamand, p. 52-53.

(8) Annexe à la déclaration gouvernementale du gouvernement flamand du 13 juillet 2009, doc. Parlement flamand, n° 31/1, p. 110.

en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS. Het kon niet dat de voor Vlaanderen cruciale infrastructuurprojecten niet binnen de gewenste termijn gerealiseerd worden bij gebrek aan federale financiële middelen.

In de Vlaamse Spoorstrategie wordt ook aandacht besteed aan de voorstedelijke vervoersnetwerken en de regionale ontsluiting. Het aanbod van de voorstedelijke vervoersnetten moet afgestemd zijn op de vraag. Concreet betekent dit dat daar waar nodig de bedieningsfrequentie substantieel moet worden verhoogd en eventueel bijkomende stopplaatsen moeten worden voorzien (1). Voor Brussel werd het GEN uitgewerkt, een geïntegreerd netwerk voor openbaar vervoer dat in een gebied dat aan Vlaamse kant grotendeels samenvalt met het Vlaams Strategisch Gebied Brussel, met delen van de provincie Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Het volledige net bestaat uit 350 km spoorlijnen tussen 120 stations en stopplaatsen (2). In artikel 10 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Federale Staat en de NMBS is de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen en rond Gent opgenomen (3). Wat de regionale ontsluiting betreft, wordt vastgesteld dat een aantal regio's in verhouding tot hun bevolkingsaantal slecht tot zelfs niet worden ontsloten via het spoorwegnetwerk. Dat is in het bijzonder het geval voor de oostkant van Vlaanderen (Kempen en Limburg) en voor de westkant (het zuidwesten van West-Vlaanderen). Gelet op de mobiliteitsbehoefte is een sterk verbeterd openbaar vervoersaanbod gewenst, in overleg met De Lijn, en op basis van MKBA-studies (maatschappelijke kosten-baten analyse) (4).

In de conceptnota van 14 januari 2016 (5) inzake basisbereikbaarheid worden de vervoersregio's gedefinieerd als gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van de gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied (6).

Het Vlaamse Gewest telt twaalf vervoersregio's : Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, Hasselt Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er de specifieke

(1) Vlaamse spoorstrategie, blz. 72.

(2) Vlaamse spoorstrategie, blz. 73.

(3) Vlaamse spoorstrategie, blz. 75 en 76.

(4) Vlaamse spoorstrategie, blz. 79.

(5) Conceptnota : met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk verkeersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag, 14 januari 2016, (stuk Vlaams Parlement, nr. 614, 2015-2016)

(6) *Ibid.*, blz. 11.

participation et une implication accrues dans le programme d'investissement de la SNCB. Il n'était pas acceptable que les projets d'infrastructure cruciaux pour la Flandre ne soient pas réalisés dans le délai voulu par manque de moyens financiers fédéraux.

La Stratégie ferroviaire flamande accorde aussi une grande attention aux réseaux de transport suburbains et au désenclavement régional. Il faut assurer une adéquation entre l'offre et la demande de réseaux de transport suburbains, ce qui signifie concrètement qu'il faudra, là où c'est nécessaire, augmenter sensiblement la fréquence de la desserte et, éventuellement, créer des arrêts supplémentaires (1). Pour Bruxelles, on a développé le RER ; il s'agit d'un réseau intégré de transports en commun couvrant une région qui coïncide en grande partie, du côté flamand, avec la Zone stratégique flamande autour de Bruxelles et qui inclut des zones des provinces de Flandre orientale, d'Anvers et du Brabant flamand. L'ensemble du réseau compte 350 km de lignes ferroviaires, répartis entre 120 gares et points d'arrêt (2). L'éventuel développement d'un réseau suburbain autour d'Anvers et de Gand est évoqué à l'article 10 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État fédéral et la SNCB (3). Quant au désenclavement régional, on constate qu'en dépit de leur nombre d'habitants, certaines régions ne sont pas bien ou pas du tout désenclavées par le réseau ferroviaire. C'est particulièrement le cas pour la partie orientale de la Flandre (Campine et Limbourg) et pour la partie occidentale (sud-ouest de la Flandre occidentale). Vu les besoins de mobilité, il convient d'améliorer sensiblement l'offre de transports en commun en concertation avec De Lijn et sur la base d'études coûts-bénéfices sociétaux (4).

Dans la note conceptuelle du 14 janvier 2016 (5) sur l'accessibilité de base, les régions de transport sont définies comme des zones dans lesquelles les communes et/ou parties de communes forment un ensemble cohérent en matière de mobilité, constitué d'un noyau de transport et d'une zone d'influence (6).

La Région flamande compte douze régions de transport : Anvers, Gand, Alost, Bruges, Hasselt-Genk, Courtrai, Louvain, Malines, Ostende, Roulers, Saint-Nicolas, Turnhout. S'y ajoute la région urbaine flamande

(1) Stratégie ferroviaire flamande, p. 72.

(2) Stratégie ferroviaire flamande, p. 73.

(3) Stratégie ferroviaire flamande, p. 75 et 76.

(4) Stratégie ferroviaire flamande, p. 79.

(5) Note conceptuelle : grâce à l'accessibilité de base, vers un modèle de transport efficace et attractif en Flandre, qui répond au mieux à la demande de transport globale et locale, 14 janvier 2016, (doc. Parlement flamand, 614, 2015-2016).

(6) *Ibid.*, p. 11.

Vlaamse stedelijke vervoersregio rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (1).

De vervoersregio bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid.

Het zijn de lokale besturen die binnen de vervoersregio tot mobiliteitsvoorstellingen komen. Zowel experts aan de kant van modusonafhankelijk mobiliteitsregie (departement MOW, MAV's, ...) als vanuit de operationele exploitatie (De Lijn, AWV, NMBS, Infrabel, enz.) zitten mee aan tafel (2).

De interne structuur van deze organisaties wordt eveneens afgestemd op de specifieke noden en kenmerken van de vervoersregio's om tot een optimale werking te komen. Elke vervoersregio wordt bijgestaan door een mobiliteitsbegeleider die het modusneutrale departement MOW vertegenwoordigt. Deze mobiliteitsbegeleider koppelt terug met het centrale niveau (3).

De vervoersregio zal het *top-down* uitgewerkte kernnet op Vlaams niveau bespreken en adviseren over de uitbouw van het aanvullend net en het vervoer op maat zal door de vervoersregio beslist worden. Indien men binnen een aanvaardbare tijd geen consensus bereikt binnen de vervoersregio, zal de centrale regie een eindbeslissing nemen (4).

De vervoersregio is verantwoordelijk voor de opstelling van een vervoersplan afgestemd en in wisselwerking met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie van het Gewest. Belangrijk hierbij is dat mobiliteit globaal bekeken wordt (5).

De Vlaamse regering benadrukt ook de optimale samenwerking met de federale overheid en de andere Gewesten (6). Ze maakt bindende afspraken met de federale overheid om de regels met betrekking tot arbeidsrecht, fiscaliteit en sociale zekerheid zodanig te vereenvoudigen en te harmoniseren opdat het mobiliteitsbudget effectief op ruime schaal kan ingevoerd worden. Er zal met de federale overheid ook worden overlegd over onder

de transport qui encercle la Région de Bruxelles-Capitale (1).

La région de transport surveille, oriente et évalue la réalisation de l'accessibilité de base.

Ce sont les pouvoirs locaux qui élaborent les propositions en rapport avec la mobilité au sein de la région de transport. Des experts en matière de gestion de la mobilité indépendante des modes de transport (département Mobilité et Travaux publics, Centrales d'adaptation des véhicules, etc.) ainsi que des experts de l'exploitation opérationnelle (De Lijn, Agence des voiries et de la circulation, SNCB, Infrabel, etc.) sont associés aux travaux (2).

La structure interne de ces organisations est elle aussi calquée sur les besoins spécifiques des régions de transport de manière à permettre un fonctionnement optimal. Chaque région de transport est assistée par un conseiller en mobilité qui représente le département Mobilité et Travaux publics, indépendant des modes de transport. Ce conseiller en mobilité assure le *feed-back* vers le niveau central (3).

La région de transport présentera au niveau flamand le réseau central élaboré de haut en bas (*top-down*) et formulera des avis sur l'aménagement du réseau complémentaire ; c'est elle qui prendra la décision quant à l'élaboration du transport sur mesure. Si, dans un délai acceptable, aucun consensus ne se dégage dans une région de transport, c'est le gestionnaire central qui prendra la décision finale (4).

La région de transport est responsable de l'élaboration d'un plan de transport qui soit en harmonie et en interaction avec la vision de la région en matière d'aménagement du territoire. Il importe à cet égard de considérer la mobilité dans sa globalité (5).

Le gouvernement flamand insiste également sur la collaboration optimale avec l'autorité fédérale et les autres Régions (6). Il conclut des accords contraignants avec l'autorité fédérale afin de simplifier et harmoniser les règles relatives au droit du travail, à la fiscalité et à la sécurité sociale de manière à permettre l'introduction effective à grande échelle du budget mobilité. Il se concertera également avec l'autorité fédérale entre

(1) *Ibid.*, blz. 11.

(2) *Ibid.*, blz. 11.

(3) *Ibid.*, blz. 11.

(4) *Ibid.*, blz. 11.

(5) *Ibid.*, blz. 11-12.

(6) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 61.

(1) *Ibid.*, p. 11.

(2) *Ibid.*, p. 11.

(3) *Ibid.*, p. 11.

(4) *Ibid.*, p. 11.

(5) *Ibid.*, p. 11-12.

(6) Déclaration gouvernementale gouvernement flamand, p. 61.

meer een tarief- en ticketintegratie met onder andere NMBS, één ticketsysteem, incidentmanagement, de uitvoering van de zesde Staatshervorming, het vervoersplan van de NMBS en het meerjareninfrastructuurplan Infrabel (1).

Met de andere Gewesten werkt Vlaanderen in elk geval samen rond de gewestgrensoverschrijdende verplaatsingen, de tarief- en ticketintegratie met onder andere MIVB, TEC, één ticketsysteem (gewestgrensoverschrijdende(arbeids)mobiliteit) en de kilometerheffing/wegenvignet (2). De Vlaamse minister van Mobiliteit wilt andere Gewesten en buurlanden nog actiever betrekken bij het oplossen van grensoverschrijdende mobiliteitsproblemen en het uitvoeren van infrastructuurwerken met transregionale en –nationale impact. Hij gaat in bilateraal overleg met de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over dossiers met betrekking tot onder meer mobiliteit en ruimtelijke ordening die de beide Gewesten aanbelangen, en hij zal samenwerken om concrete uitdagingen die zich ter zake stellen aan te pakken (3).

### *3. Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

#### A. Gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019

De Brusselse regering zal prioritair inzetten op de bevordering van de actieve modi (fietsen en stappen) in het Gewest, waaronder ook de elektrische fiets (4). Onder meer zal de regering samen met de NMBS zorgen voor een opwaardering van de spoorwegbermen, zodat zowel voetgangers als fietsers hiervan gebruik kunnen maken. Ook zal de regering verder overleg plegen met haar partners voor de verdere uitbouw van een GEN-fietsnetwerk (5). Met het oog op de verhoging van het vervoersaanbod van de MIVB zal het Brussels Gewest tevens verder besprekkingen voeren met het Vlaams Gewest over de uitbouw van intergewestelijke verbindingen voor de lijnen 62, 94, de Heizelvlakte en voor de verbinding naar het station van Ruisbroek (6).

Inzake de tarifering zal de regering tevens ijveren voor een betere samenwerking tussen de verschillende gewestelijke operatoren (MIVB, TEC en De

autres au sujet d'une intégration tarifaire et billettique avec la SNCB notamment, d'un système de billets unique, d'une gestion des incidents, de la mise en œuvre de la sixième réforme de l'État, du plan de transport de la SNCB et du plan pluriannuel d'infrastructure d'Infrabel (1).

Le Flandre collabore en tout cas avec les autres Régions au sujet des déplacements transrégionaux, de l'intégration tarifaire et billetique avec, entre autres, la STIB et le TEC, d'un système de billets unique (mobilité (professionnelle) transrégionale) et de la taxe kilométrique/vignette routière (2). Le ministre flamand de la Mobilité souhaite associer encore plus activement les autres Régions et les pays voisins à la recherche d'une solution aux problèmes transrégionaux de mobilité et à la réalisation de travaux d'infrastructure ayant une incidence transrégionale et transnationale. Il organise une concertation bilatérale avec le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur les dossiers relatifs, entre autres, à la mobilité et à l'aménagement du territoire qui concernent les deux Régions et il contribuera à relever les défis qui se posent dans ce domaine (3).

### *3. Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale*

#### A. Déclaration de politique régionale 2014-2019

Le gouvernement bruxellois misera en priorité sur le développement des modes actifs (pédaler et marcher) dans la Région, y compris le vélo électrique (4). Le gouvernement valorisera notamment, avec la SNCB, les talus de chemin de fer afin qu'ils soient un mode de déplacement tant pour les piétons que pour les cyclistes. Le gouvernement se concertera aussi avec ses partenaires pour poursuivre la réalisation d'un réseau RER vélo (5). En vue d'augmenter l'offre de transport de la STIB, la Région bruxelloise poursuivra les discussions avec la Région flamande pour le développement de lignes interrégionales notamment pour les lignes 62 et 94, le plateau du Heysel et pour la liaison vers la gare de Ruisbroeck (6).

En matière de tarification, le gouvernement s'attachera à améliorer la collaboration entre les différents opérateurs régionaux (STIB, TEC et De Lijn) pour intégrer

(1) Regeringsverklaring Vlaamse regering, blz. 61.

(2) *Ibid.*, blz. 61.

(3) Beleidsnota Mobiliteit, blz. 22.

(4) Regeerverklaring en regeerakkoord, stuk Hoofdstedelijk Parlement 2014, nr. A-8/1, blz. 67 (hierna : Brusselse beleidsverklaring).

(5) Brusselse beleidsverklaring, blz. 68.

(6) *Ibid.*, blz. 70.

(1) Déclaration gouvernementale flamand, p. 61.

(2) *Ibid.*, p. 61.

(3) Note de politique Mobilité, p. 22.

(4) Déclaration gouvernementale et accord de gouvernement, doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap. 2014, n° A-8/1, p. 67 (ci-après : Déclaration de politique de la Région bruxelloise).

(5) Déclaration de politique de la Région bruxelloise, p. 68.

(6) *Ibid.*, p. 70.

Lijn) teneinde de tarieven te integreren en het volledige vervoersaanbod op het Brusselse grondgebied te optimaliseren, uitgaande van de volgende principes :

- de projecten moeten een effectieve modale verschuiving van de weg naar het openbaar vervoer mogelijk maken ;

- er zal gestreefd worden naar een bediening van de polen van grootstedelijk belang (toeristisch belang, tewerkstellingspolen, ...) zonder evenwel afbreuk te doen aan de lokale bediening ;

- een betere informatiecoördinatie tussen de verschillende vervoersoperatoren en de middelen om deze te financieren ;

- het reciprociteitsbeginsel dat toelaat om het MIVB-net uit te breiden buiten de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal worden voortgezet, met voornamelijk de verlenging van lijn 62 naar de luchthaven Brussel-Nationaal (1).

Wat het GEN betreft, zal de Brusselse regering bij de federale overheid prioritair aandringen op de ontwikkeling van de treinlijnen in het oosten en het westen van Brussel (2).

De regering wijst nadrukkelijk op de noodzaak om onverwijld een GEN-aanbod in te voeren voor het grootstedelijk gebied en de vooralsnog ontbrekende infrastructuren te voltooien. Het komt er meer bepaald op aan om vanaf december 2014 het bestaande aanbod in het GEN-gebied te reorganiseren : zo moeten de lokale en piekuurtreinen geïntegreerd worden in één enkel GEN-vervoersplan om zo het aanbod overzichtelijker te maken. Daarnaast is het de bedoeling om dit aanbod te verhogen teneinde vanaf 2017 de GEN-doelstelling te bereiken van een trein om het kwartier, waarbij een hoog aantal stopplaatsen in het Brussels Gewest bediend worden (onder andere de verschillende tewerkstellingspolen, zowel in het Brussels Gewest als in het grootstedelijk gebied) (3).

Een veralgemeende tariefintegratie van het type MTB in de prijs van het MIVB-abonnement zal worden onderzocht (4).

les tarifs et optimiser l'offre de transport globale sur le territoire bruxellois sur la base des principes suivants :

- les projets devront permettre un glissement modal effectif de la route vers les transports publics ;

- la desserte des pôles d'intérêt métropolitain (intérêt touristique, d'emploi, etc.) sera recherchée sans préjudice de la desserte locale ;

- l'amélioration de l'information coordonnée entre les différents opérateurs de transport et les moyens de la financer ;

- le principe de réciprocité, permettant l'extension du réseau STIB en dehors des frontières de la Région de Bruxelles-Capitale sera poursuivi, et principalement la prolongation de la ligne 62 vers l'aéroport de Bruxelles-National (1).

En ce qui concerne le RER, le gouvernement bruxellois défendra prioritairement auprès du fédéral un développement des lignes ferroviaires de l'est et de l'ouest de Bruxelles (2).

Le gouvernement veut souligner la nécessité de mettre en œuvre sans plus tarder une offre RER sur la zone métropolitaine et de finaliser les infrastructures encore manquantes. Plus précisément, il s'agira de réorganiser, dès décembre 2014, les différentes offres existantes en zone RER : ainsi, les trains de pointe ou locaux doivent être intégrés dans un seul plan de transport RER afin d'améliorer la lisibilité de l'offre. Il s'agira aussi d'augmenter cette offre pour atteindre dès 2017 les objectifs RER d'un train tous les quarts d'heure en desservant un nombre élevé de points d'arrêt en Région bruxelloise (entre autres, les différents pôles d'emploi tant de la Région bruxelloise que de la zone métropolitaine) (3).

La généralisation de la tarification intégrée de type MTB dans le prix de l'abonnement STIB sera étudiée (4).

(1) Brusselse beleidsverklaring, blz. 70-71.

(2) *Ibid.*, blz. 71.

(3) *Ibid.*, blz. 71.

(4) *Ibid.*, blz. 72.

(1) Déclaration de politique de la Région bruxelloise, p. 70-71.

(2) *Ibid.*, p. 71.

(3) *Ibid.*, p. 71.

(4) *Ibid.*, p. 72.

Tot slot moet in aanvulling op het GEN-aanbod concreet uitvoering gegeven worden aan een akkoord met het Vlaams en het Waals Gewest om te voorzien in minstens twintigduizend plaatsen op ontradingsparkings buiten de ring en deze bereikbaar te maken met het openbaar vervoer. Ook zal aan de andere twee Gewesten gevraagd worden in de directe buurt van de GEN-stations te voorzien in een voldoende aantal plaatsen voor auto's en fietsen (1).

#### B. Iris 2 : Mobiliteitsplan Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Iris 2-plan is een strategisch document dat de richting aangeeft waarin het vervoersbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2015-2020 zou moeten evolueren (2).

Brussel wil een modale verschuiving tot stand brengen door de alternatieven (voor de auto) te versterken. Zo moet het fietsbeleid kunnen worden geïntegreerd in de volledige inrichting van het wegennet (3). Brussel kan nog aantrekkelijker worden gemaakt voor fietsers als er geïnvesteerd wordt in betere, comfortabele en veilige infrastructuur die geschikt zijn voor korte verplaatsingen. Dit wordt mogelijk als de fiets een volwaardige plaats krijgt in het intermodale verhaal (4). Om de intermodaliteit te vergemakkelijken zal onder meer in overleg met de NMBS voldoende plaats worden ingepland voor reizigers met een fiets in het rollend materieel van het GEN en zullen NMBS/MIVB/Villo !/Cambio abonnementen worden aangemaakt (5). Ook wil het Brussels Gewest fietsverbindingen inrichten met de aangrenzende Gewesten. Het gewestelijke fietsnetwerk is verbonden met de netwerken van het Vlaamse en het Waalse Gewest om de continuïteit van de interregionale trajecten te bevorderen. Verbindingen tussen interregionale fietsnetwerken zorgen voor veilige en comfortabele verplaatsingen, door de pendelaars een reëel alternatief aan te bieden. Op deze manier wil het Gewest een fiets-GEN ontwikkelen (6).

De uitbreiding van het openbaar vervoer blijft de belangrijkste prioriteit van de Brusselse overheid (7). De prioriteit gaat uit naar de opwaardering van het huidige netwerk en de verhoging van het ondergrondse aanbod (8). De coördinatie tussen het netwerk en

Enfin, l'offre RER doit être accompagnée par la concrétisation d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne afin de créer au moins vingt mille places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring et de les rendre accessibles en transport en commun. Il sera également demandé aux deux autres Régions de prévoir les nombres de places suffisants pour les voitures et les vélos aux abords des gares RER (1).

#### B. Iris 2 : Plan de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale

Le Plan Iris 2 est un document stratégique qui reprend les orientations concernant la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2015-2020 (2).

Bruxelles veut réaliser un transfert modal en renforçant les alternatives (à la voiture). C'est ainsi que la politique cycliste doit pouvoir être intégrée dans l'ensemble des aménagements de voiries (3). Bruxelles attirera encore plus de cyclistes si l'on investit dans la qualité, le confort et la sécurité des infrastructures, adaptées aux courts trajets. Il faut donc que le vélo prenne toute sa place dans le schéma intermodal (4). En vue de faciliter l'intermodalité, on prévoira notamment, en concertation avec la SNCB, un nombre suffisant de places pour les passagers avec vélo dans le matériel roulant du RER et des abonnements SNCB/STIB/Villo !/Cambio (5). La Région bruxelloise veut aussi créer des liaisons cyclables avec les Régions voisines. Afin de faciliter la continuité des trajets entre Régions, le réseau d'itinéraires régionaux est connecté à celui des Régions flamande et wallonne. Des connexions entre les réseaux cyclables interrégionaux garantissent des déplacements sécurisés et confortables, offrant une réelle alternative aux navetteurs. La Région entend créer ainsi le RER cyclable (6).

Le développement des transports publics demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois (7). La priorité va à la valorisation du réseau existant et à l'augmentation de l'offre souterraine (8). Il s'agit de coordonner efficacement le réseau avec les opérateurs

(1) Brusselse beleidsverklaring, blz. 72.

(2) Raadpleegbaar op [http://www.mobielbrussel.irisnet.be /articles/de-mobiliteit-van-morgen/in-enkele-woorden](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/de-mobiliteit-van-morgen/in-enkele-woorden).

(3) Iris 2, blz. 40.

(4) Iris 2, blz. 47-48.

(5) Iris 2, blz. 52.

(6) Iris 2, blz. 52.

(7) Iris 2, blz. 55.

(8) Iris 2, blz. 40.

(1) Déclaration de politique de la Région bruxelloise, p. 72.

(2) On peut le consulter sur [http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be /articles/la-mobilite-de-demain/enquelques-mots](http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/enquelques-mots).

(3) Iris 2, p. 40.

(4) Iris 2, p. 47.

(5) Iris 2, p. 52.

(6) Iris 2, p. 52.

(7) Iris 2, p. 55.

(8) Iris 2, p. 40.

externe operatoren moet op doeltreffende wijze worden verzorgd. Elke vorm van concurrentie tussen het aanbod van de MIVB, de TEC, De Lijn of de NMBS dient te worden vermeden (1). Voor andere categorieën reizigers dan schoolgaande jeugd en werknemers moet een aantrekkelijke tariefintegratie worden ingevoerd voor de GEN-zone (2).

Ook gaat aandacht naar het geïntegreerd aanbod met gedeelde fietsen en voertuigen. Dankzij de groeiende beschikbaarstelling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van de gedeelde fietsen, Villo !, kunnen de meeste mensen zich met de fiets verplaatsen. De gedeelde fiets is de natuurlijke aanvulling op het openbaar vervoer. Het Gewest wil dat het aanbod van de MIVB en van Villo ! beter op elkaar worden afgestemd. Er dient een tarief- en ticketintegratie tussen de twee operatoren tot stand te worden gebracht, alsook een goede signalisatie van Villo ! in de MIVB-infrastructuur en een coherente inplanting van de Villo !- en MIVB-stations. Tot slot moet ook het gecombineerd gebruik van deze twee modi sterker aangemoedigd worden (3). Ook het aanbod van de gedeelde voertuigen blijft groeien. Daarom dient ook de integratie tussen het MIVB-aanbod en de gedeelde voertuigen verder te worden ontwikkeld (4).

De opwaardering van het spoorverkeer als stedelijk vervoermiddel zal versterkt worden, zeker met de geleidelijke toename van de slagkracht van het GEN. Zo zal ook de coördinatie met de openbaar vervoeroperatoren De Lijn, TEC en NMBS verbeterd worden (5). Het Brusselse spoorwegennetwerk moet op algemene en structurele wijze geïntegreerd worden in het openbaar vervoeraanbod voor de inwoners en de gebruikers van het Gewest, en tegelijkertijd de toegang tot het Gewest van buitenaf garanderen (6). De versterking van de spoorwegbediening moet worden afgestemd op de uitbreiding van het MIVB-netwerk. Het Gewest zal dan ook zijn visie op spoorweguitbreidingsverdiepingen en zijn relatie met de federale overheid en de NMBS structureren om zo coherent mogelijk de doelstellingen inzake het spoorwegverkeer te realiseren (7).

Het Gewest moet in de middelen voorzien om het gebruik van de trein door de Brusselaars en de gebruikers van de stad te doen toenemen. Hiervoor is een visie nodig op de uitbreiding van het spoorwegaanbod in het Gewest, dat op structurele wijze opgenomen moet

extérieurs. On doit éviter toute forme de concurrence entre l'offre de la STIB et celles du TEC, de De Lijn ou de la SNCB (1). Pour les catégories autres que les jeunes scolarisés et les travailleurs, une intégration tarifaire attractive, à l'échelle de la zone RER, doit être mise en œuvre (2).

On s'intéresse également à une offre intégrée de vélos et de véhicules partagés. La mise à disposition croissante des vélos partagés (Villo !) sur la Région de Bruxelles-Capitale permet au plus grand nombre de se déplacer à vélo. Le vélo partagé est le complément naturel du transport public. La Région entend que les synergies entre l'offre de la STIB et Villo ! soient valorisées. Il convient de garantir une intégration tarifaire et billettique entre les deux, mais également d'assurer la signalisation de Villo ! dans les infrastructures de la STIB et la cohérence de l'implantation des stations Villo ! et STIB. Enfin, la combinaison de ces deux modes doit être encouragée (3). De même, l'offre de véhicules partagés croît sans cesse. L'intégration entre les offres de la STIB et des véhicules partagés doit donc être poursuivie (4).

La valorisation du rail comme mode de transport urbain sera renforcée, en tout cas avec la montée en puissance graduelle du RER. De même, la coordination avec les opérateurs De Lijn, TEC et SNCB sera renforcée (5). De manière générale, le réseau ferroviaire bruxellois doit s'intégrer structurellement dans l'offre de transport public aux habitants et usagers de la Région, en plus de garantir l'accès à la Région depuis l'extérieur (6). La desserte ferroviaire doit se renforcer dans une approche cohérente avec le développement du réseau de la STIB. Dès lors, la Région renforcera sa vision du déploiement ferroviaire et structurera sa relation avec le fédéral et la SNCB afin de garantir la meilleure cohérence au service des objectifs en matière de rail (7).

La Région doit se donner les moyens de renforcer l'usage du rail par les Bruxellois et les usagers de la ville. À cet égard, il convient d'établir une vision de déploiement de l'offre ferroviaire sur la Région, intégrée structurellement à l'offre de transports publics régionale

(1) Iris 2, blz. 58.

(2) Iris 2, blz. 62.

(3) Iris 2, blz. 63.

(4) Iris 2, blz. 63.

(5) Iris 2, blz. 41.

(6) Iris 2, blz. 75.

(7) Iris 2, blz. 73.

(1) Iris 2, p. 58.

(2) Iris 2, p. 62.

(3) Iris 2, p. 63.

(4) Iris 2, p. 63.

(5) Iris 2, p. 40.

(6) Iris 2, p. 73.

(7) Iris 2, p. 73.

worden in het gewestelijke openbaar vervoersaanbod ten dienste van de intraregionale bediening. Het handhaven en uitbreiden van een kwaliteitsvol spoorwegaanbod vanuit de stadsrand en de rest van het land, vormt een bijkomende doelstelling (1). Daarenboven zal het Gewest vanaf 2011 zijn relatie met de federale overheid en de NMBS structureren om de doelstellingen die door de verschillende partijen worden nastreefd zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Daartoe zal het Gewest op regelmatige basis overleg plegen met de NMBS-groep (2).

Het Gewest zou willen dat er een meer voluntaristisch aanbod wordt ontwikkeld met het oog op een optimale bediening van de nabije rand. Het Gewest zou samen met het Vlaams Gewest de wijzen willen bestuderen waarop de werknemers die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen, de rand kunnen bereiken (deze werknemers vormen tijdens de ochtendspits de buitengaande stromen). In overleg met De Lijn en de TEC, zal bekend worden hoe hun netwerken beter kunnen worden afgestemd op het netwerk van de MIVB. Er worden nog andere mogelijkheden overwogen ter aanvulling van het GEN-net, zoals transregionale tramverbindingen met zones met een hoge werk- of woondichtheid (Diegem-Zaventem, Wemmel, Grimbergen, ...). Die openbaar vervoerslijnen zullen wel snel en regelmatig moeten zijn en ze moeten vooral een hoge frequentie halen. De financiering ervan zal samen met het Vlaams Gewest moeten worden bestudeerd, zonder dat daardoor extra kosten ontstaan voor Brussel. Daarnaast kan een onderzoek verricht worden inzake het trein-tramvraagstuk om de verbindingen tussen het Gewest en de rand te optimaliseren (3).

Zodra de basisstructuur van de spoorwegen voor de bediening van Brussel en de rand is geoptimaliseerd, zullen de aanvullende buslijnen door de TEC en De Lijn worden aangelegd : buslijnen met hoog dienstniveau in de zones die niet door het spoor worden bediend alsook verbindingslijnen naar de GEN-stations (4).

#### *4. Waalse regering*

##### A. Gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019 : Durven – Vernieuwen – Samenbrengen

Om het mobiliteitsbeleid te verbeteren, zal de regering onder meer het gewestelijk mobiliteitsplan ontwikkelen, dat alle actoren inzake de mobiliteit van personen,

au service de la desserte intrarégionale. Cet objectif doit être complété par le maintien et le renforcement d'une offre ferroviaire de qualité depuis la périphérie et le reste du pays (1). Par ailleurs, la Région structurera dès 2011 ses relations avec le niveau fédéral et le groupe SNCB afin de garantir au mieux la cohérence entre les objectifs poursuivis par les différentes parties. La Région mènera, pour ce faire, une concertation régulière avec le groupe SNCB (2).

La Région entend qu'une offre plus volontariste soit développée pour une desserte optimale de la périphérie immédiate. Elle souhaite mettre en place une collaboration avec la Région flamande pour étudier les modes d'accès à la périphérie pour les travailleurs habitant la Région de Bruxelles-Capitale (les « sortants » des heures de pointe du matin). En concertation avec De Lijn et le TEC, une meilleure complémentarité sera recherchée entre leurs réseaux et celui de la STIB. En complément au réseau RER, les pistes de réflexion portent sur des liaisons tram transrégionales vers des zones où la densité d'emploi ou d'habitat est élevée (Diegem-Zaventem, Wemmel, Grimbergen, ...). Ces lignes de transports publics devront être rapides, régulières et surtout à haute fréquence. Leur financement devra être étudié avec la Région flamande, sans charge additionnelle pour Bruxelles. Par ailleurs, la question du tram-train peut faire l'objet d'un examen pour optimaliser les relations Région-périphérie (3).

Une fois la trame ferroviaire pour desservir Bruxelles et sa périphérie optimisée, des lignes complémentaires de bus seront organisées par le TEC et De Lijn : des lignes de bus à haut niveau de service dans les zones non desservies par le chemin de fer, ainsi que des lignes de rabattement vers les gares RER (4).

#### *4. Gouvernement wallon*

##### A. Déclaration de politique régionale 2014-2019 : Oser – Rénover – Rassembler

Afin d'améliorer la politique de mobilité, le gouvernement veillera entre autres à développer le plan régional de mobilité, qui intègre l'ensemble des acteurs de

(1) Iris 2, blz. 75.

(2) Iris 2, blz. 75.

(3) Iris 2, blz. 76.

(4) Iris 2, blz. 76.

(1) Iris 2, p. 75.

(2) Iris 2, p. 75.

(3) Iris 2, p. 76.

(4) Iris 2, p. 76.

goederen en vloeistoffen integreert en dat rekening houdt met de Europese en federale plannen, en met de verbindingen met de naburige landen en Gewesten, inzonderheid Brussel (1).

De complementariteit tussen de vervoermiddelen moet worden verbeterd en elk vervoermiddel moet op het meest geschikte niveau worden ingezet, zodat het aanbod het best beantwoordt aan de behoeften, tegen de beste prijs voor de gemeenschap en de burgers. Om dit te bereiken, wil de regering het overleg tussen operatoren van openbaar vervoer versterken om de complementariteit te verbeteren, om te besparen, en om een multimodale kaart in te voeren die geldt voor alle netten van het openbaar vervoer, en op termijn voor een aantal complementaire vervoermiddelen (2).

Wat de spoorwegen betreft, zal de regering het volgende bepleiten bij de federale overheid :

- de verwezenlijking van de Waalse prioriteiten die in het meerjaarlijks investeringsplan 2013-2025 van de NMBS en Infrabel zijn opgenomen, waaronder de versnelde uitvoering van de werken aan het GEN, de verhoging van de snelheid op de Waalse as, de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg en de verbinding met andere vervoermiddelen, zoals luchthavens ;

- een aanbod van goede kwaliteit op het hele net, met inbegrip van dunner bevolkte gebieden, door de realisering van het vervoersplan (verbindingen) en het investeringsplan (infrastructuur en onderhoud) ;

- een permanent en doeltreffend informatiemechanisme tussen de NMBS, de SRWT en de SPW ;

- een verbeterde operationele samenwerking tussen de NMBS en de TEC, met als doel een volledige en gesynchroniseerde multimodale dienstverlening (3).

De fiets en het stappen moeten worden aangemoedigd. Zij zijn immers ook volwaardige vervoermiddelen (4).

mobilité de personnes, de marchandises et de fluides, et qui tienne compte des orientations européennes et fédérales, et des connexions avec les pays et régions voisins, en particulier Bruxelles (1).

La complémentarité entre moyens de transport doit être renforcée et chaque mode doit être utilisé au niveau le plus adéquat, afin que l'offre réponde le mieux aux besoins au meilleur coût pour la collectivité et les citoyens. Dans ce but, le gouvernement entend [...] renforcer la concertation entre opérateurs de transport public afin d'améliorer la complémentarité des offres et réaliser des économies et finaliser la mise en œuvre d'une carte multimobilité utilisable sur tous les réseaux de transport public et à terme pour une série de moyens de transport complémentaires (2).

En matière ferroviaire, le gouvernement défendra auprès de l'État fédéral :

- la concrétisation des projets prioritaires de la Wallonie repris dans le Plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 de la SNCB et d'Infrabel dont l'accélération des travaux RER, l'accroissement de la vitesse sur la dorsale wallonne, la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg et la connexion aux autres modes de transports comme les aéroports ;

- l'organisation d'une offre de qualité sur l'ensemble du réseau, y compris dans les zones moins densément peuplées, au travers de la mise en œuvre du Plan de transport (desserte) et du Plan d'investissement (infrastructure et entretien) ;

- l'instauration d'un mécanisme d'information continu et efficient entre le groupe SNCB, la SRWT et le SPW ;

- l'amélioration de la collaboration opérationnelle entre le groupe SNCB et les TEC, dans l'objectif d'un service multimodal complet et synchronisé (3).

Le vélo et la marche à pied doivent être encouragés car ce sont des modes de transport à part entière (4).

(1) *Déclaration de politique régionale 2014-2019 : Oser – Renover – Rassembler*, stuk Waals Parlement, 2014, nr. 20/1, blz. 42.

(2) *Ibid.*, blz. 42.

(3) *Ibid.*, blz. 43.

(4) *Ibid.*, blz. 43.

(1) Déclaration de politique régionale 2014-2019 : Oser – Renover – Rassembler, doc. Parlement wallon 2014, n° 20/1, p. 42.

(2) *Ibid.*, p. 42.

(3) *Ibid.*, p. 43.

(4) *Ibid.*, p. 43.

## D. Beheerscontracten

### I. NMBS

Voor de NMBS is het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS voorlopig nog van kracht.

#### A. Overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen

— binnen het Oriënteringscomité van de NMBS (artikel 100 van het beheerscontract)

In uitvoering van de wet op de overheidsbedrijven voorziet de NMBS in de nadere regels m.b.t. de organisatie en werking van het Oriënteringscomité dat bij de NMBS werd opgericht. Deze regels hebben o.m. betrekking op de benoeming van de vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Het Oriënteringscomité geeft op eigen initiatief of op verzoek van de raad van bestuur advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen kan beïnvloeden. Indien de raad van bestuur wenst af te wijken van het advies van het comité, motiveert hij zijn standpunt.

— binnen de stuurgroep opgericht door de GEN-overeenkomst over het GEN-aanbod en de gefaseerde implementatie ervan (artikelen 11 en 12 van het beheerscontract)

De NMBS zal ten laatste tegen december 2011 in overleg met DGVL (1), de regionale vervoersmaatschappijen en andere *stakeholders*, een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept GEN implementeren, inbegrepen de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Op een multimodale wijze moet een openbaar vervoersaanbod van « deur tot deur » mogelijk worden en dit op basis van het bovenvermelde minimum treinaanbod.

Om het GEN-project tot een goed einde te brengen, werkt de NMBS samen met de andere openbaar vervoersmaatschappijen (MIVB/STIB, TEC, De Lijn) en met de betrokken federale en gewestelijke instanties en besturen in de stuurgroep die werd opgericht bij toepassing van de overeenkomst van 4 april 2003 tot uitvoering van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel.

De gefaseerde implementatie van het GEN rond Brussel zal vanaf 2011, buiten de elementen met

(1) Directoraat-generaal Vervoer te Land van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

## D. Contrats de gestion

### I. SNCB

En ce qui concerne la SNCB, le contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB est provisoirement encore en vigueur.

#### A. Concertation avec les sociétés régionales de transport

— au sein du Comité d'orientation de la SNCB (article 100 du contrat de gestion)

En exécution de la loi sur les entreprises publiques, la SNCB prévoit des règles plus précises concernant l'organisation et le fonctionnement du Comité d'orientation créé en son sein. Ces règles portent notamment sur la nomination des représentants des sociétés régionales de transport.

Le Comité d'orientation, de sa propre initiative ou à la demande du conseil d'administration, rend des avis au sujet de toute mesure susceptible d'influencer la coopération avec les sociétés régionales de transport. Si le conseil d'administration souhaite s'écartier de l'avis du comité, il motive sa position.

— au sein du comité de pilotage créé par la Convention RER sur l'offre RER et son implantation phasée (articles 11 et 12 du contrat de gestion)

Pour décembre 2011 au plus tard, la SNCB mettra en œuvre, en concertation avec la DGTT (1), les sociétés régionales de transport et d'autres parties prenantes, un concept de transport intégré et orienté client, en ce compris l'éventuel développement d'un réseau suburbain autour d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi. De manière multimodale, il doit être possible d'obtenir une offre de transport public de « porte à porte » et ce, sur la base de l'offre train minimale susmentionnée.

Pour mener à bien le projet RER, la SNCB coopère avec les autres sociétés de transport public (MIVB/STIB, TEC, De Lijn) ainsi qu'avec les instances et administrations fédérales et régionales concernées au sein du comité de pilotage créé en application de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme de réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

L'implémentation phasée du RER autour de Bruxelles entraînera, outre les éléments relatifs à la billettique

(1) Direction générale Transport terrestre du service public fédéral Mobilité et Transports.

betrekking tot de biljettenverkoop en de infrastructuur, de invoering van specifieke GEN-treinen meebrengen.

— betreffende de coördinatie van de dienstregelingen, het initiatief nemen t.o.v. de andere vervoersmaatschappijen (artikel 39 van het beheerscontract)

De coördinatie van de dienstregelingen tussen de vervoersmaatschappijen zal zich ook niet louter beperken tot een uitwisseling van dienstregelingen maar wordt een verplichte, permanente coördinatie. De basis van het overleg vormen de provinciale commissies voor het openbaar vervoer op lokaal vlak en het overleg in het Oriënteringscomité op centraal vlak.

— betreffende de definitie en uitwerking van het minimumaanbod (artikel 8.4 van het beheerscontract )

Mits naleving van de betreffende federale en gewestelijke wettelijke bepalingen en in overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen, en wanneer de economische criteria op lange termijn dit rechtvaardigen, beschikt de NMBS over de nodige autonomie om de opdracht van openbare dienst op sommige lokale verbindingen op permanente wijze te vervullen met busdiensten.

## B. Intermodaliteit

— Intermodale overstapknooppunten (artikel 32 van het beheerscontract)

De NMBS realiseert samen met de regionale vervoersmaatschappijen een proefproject inzake certificering van intermodale overstapknooppunten. Het project, dat aangestuurd wordt door de MIVB, zal betrekking hebben op enkele bediende haltes van het GEN-netwerk rond Brussel. De NMBS-Holding en Infrabel nemen deel aan deze certificering.

— Intermodale reisinformatieverstrekking (artikel 40 van het beheerscontract)

De NMBS biedt op zijn website een van deur-tot-deur-routeplanner aan.

De NMBS neemt het voortouw in de opbouw van een reisinformatiesysteem dat alle vervoerswijzen omvat en gericht is op het geven van actuele, samenhangende, geïntegreerde en objectieve reisinformatie van deur tot deur. Zij omvat de dienstregeling en de geplande en niet-geplande afwijkingen op de dienstregeling, het mogelijk maken van het vervoer van fietsen, storingen,

et à l'infrastructure, la mise en œuvre de trains RER spécifiques à partir de 2011.

— concernant la coordination des horaires, prendre l'initiative par rapport aux autres sociétés de transport (article 39 du contrat de gestion)

La coordination des horaires entre les sociétés de transport sera non plus un échange d'horaires, mais une coordination permanente obligatoire. Les commissions provinciales des transports en commun sur le plan local et le Comité d'orientation sur le plan central constituent la base de la concertation.

— concernant la définition et l'élaboration de l'offre minimale (article 8.4 du contrat de gestion)

Dans le respect des législations fédérales et régionales concernées et en concertation avec les sociétés régionales de transport, lorsque des critères économiques à long terme le justifient, la SNCB dispose de l'autonomie nécessaire pour assurer, de façon permanente sur certaines relations locales, la mission de service public par des dessertes par autobus.

## B. Intermodalité

— Nœuds de correspondance intermodaux (article 32 du contrat de gestion)

En collaboration avec les sociétés régionales de transport, la SNCB réalise un projet pilote en vue de la certification des nœuds de correspondance intermodaux. Le projet piloté par la STIB concerne quelques haltes desservies par le réseau RER autour de Bruxelles. La SNCB Holding et Infrabel participent à cette certification.

— Diffusion des informations intermodales sur le voyage (article 40 du contrat de gestion)

La SNCB offre sur son site web un planificateur de trajets de porte à porte.

La SNCB prend l'initiative de développer un système d'information sur le voyage qui reprend tous les modes de transport et qui est orienté sur la diffusion d'informations actuelles, cohérentes, intégrées et objectives sur le voyage de porte à porte. Ce système comporte l'horaire et les écarts prévus et imprévus par rapport à l'horaire, la possibilité de transporter des vélos, les perturbations,

het vraagafhankelijke openbaar vervoer, parkeermogelijkheden, taxi, wegtrajecten met reistijden en eventuele files, ...

— Intermodaliteit met de fiets (artikel 41 van het beheerscontract)

De NMBS blijft een beleid onderschrijven ter bevordering van het gebruik van de fiets voor zowel de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar de school.

*Commentaar van de heer Koen Kerckaert, general manager transport van de NMBS*

1) Het nieuwe beheerscontract tussen de NMBS en de Belgische Staat wordt besproken met kabinet van de bevoegde minister en zal binnen enkele maanden (de onderhandelingen over het nieuw beheerscontract 2016-2020 zijn lopende) van kracht worden. De volgende elementen inzake overleg worden opgenomen :

- er zal verwezen worden naar het nieuw Strategisch Platform intermodaliteit (op basis van het reeds bestaande ECMM) dat minister Galant in het voorjaar 2016 zal lanceren. Hierop zullen, naast de federale en gewestelijke overheden (regeringen), ook alle vervoersoperatoren (zijnde NMBS, MIVB, TEC en De Lijn) en Infrabel uitgenodigd worden. Er zullen verschillende werkgroepen worden opgericht, onder andere over combinatie van trein met zachte transportmiddelen (fiets, voetgangers), autoparkings aan de treinstations, ... (dit is te beslissen binnen het nieuw intermodaliteitsplatform).

- er zal ook sprake zijn van het Oriënteringscomité (opgericht overeenkomstig de artikelen 161<sup>quater</sup> en 161<sup>quinquies</sup> van de wet van 21 maart 1991). Dit punt is niet expliciet opgenomen in het ontwerp van beheerscontract. Er wordt wel verwezen naar efficiënte overlegstructuren, namelijk :

- binnen de raad van bestuur van de NMBS, het GEN-Oriëntatiecomité zoals bedoeld in artikelen 161<sup>sexies</sup> en 161<sup>septies</sup> van de wet van 21 maart 1991 ;

- voor het voorstedelijk aanbod in en rond Brussel een overleg tussen de vier operatoren ;

- voor de andere aspecten van het vervoeraanbod, bilateraal of trilateraal overleg.

Binnen dit Oriënteringscomité ontmoeten alle vervoersoperatoren elkaar nu reeds twee keer per jaar voor overleg : over praktische kwesties, zoals

le transport public tributaire de la demande, les possibilités de parking, les taxis, les trajets par la route avec les temps de déplacement et les congestions éventuelles, etc.

— Intermodalité avec le vélo (article 41 du contrat de gestion)

La SNCB continue à souscrire à une politique qui stimule l'utilisation du vélo tant pour les déplacements dans le cadre des loisirs que pour les déplacements professionnels ou scolaires.

*Commentaire de M. Koen Kerckaert, manager général transport de la SNCB*

1) Le nouveau contrat de gestion entre la SNCB et l'État belge est en cours de discussion avec le cabinet du ministre compétent et entrera en vigueur dans quelques mois (les négociations sur le nouveau contrat de gestion 2016-2020 sont en cours). Dans le cadre de la concertation, il est tenu compte des éléments suivants :

- il sera fait référence à la nouvelle Plateforme stratégique d'intermodalité (sur la base du CEMM existant) que la ministre Galant allait lancer au printemps 2016. Outre les autorités fédérales et régionales (gouvernements), tous les opérateurs de transport (SNCB, STIB, TEC et De Lijn) et Infrabel seront invités à y participer. Plusieurs groupes de travail seront mis en place, notamment en ce qui concerne la combinaison du train avec les moyens de transport doux (vélo, piétons), les parkings pour voitures aux gares de chemins de fer, etc. (à décider au sein de la nouvelle plateforme d'intermodalité).

- il sera question aussi du Comité d'orientation (créé conformément aux articles 161<sup>quater</sup> et 161<sup>quinquies</sup> de la loi du 21 mars 1991). Le projet de contrat de gestion ne mentionne pas explicitement ce point. En revanche, il est question de structures de concertation efficientes, à savoir :

- au sein du conseil d'administration de la SNCB, le Comité d'orientation RER visé aux articles 161<sup>sexies</sup> et 161<sup>septies</sup> de la loi du 21 mars 1991 ;

- pour l'offre suburbaine dans et autour de Bruxelles, une concertation entre les quatre opérateurs ;

- pour les autres aspects de l'offre de transport, une concertation bilatérale ou trilatérale.

Au sein de ce Comité d'orientation, tous les opérateurs de transport se rencontrent déjà deux fois par an pour se concerter : non seulement sur des questions

dienstregelingen, maar ook over strategische aangelegenheden, zoals doelstellingen geformuleerd in de respectievelijke beheerscontracten die de operatoren moeten realiseren, bijvoorbeeld een geïntegreerd aanbod inzake openbaar vervoer, geïntegreerde informatie.

2) Het bilateraal overleg van de NMBS met respectievelijk TEC, De Lijn en MIVB in de provinciale commissies openbaar vervoer handelt over de afstemming van de verschillende dienstregelingen en zal geen deel uitmaken van het nieuwe beheerscontract. Er zal dan ook niet expliciet naar deze commissies verwezen worden.

3) Het overleg inzake biljet- en tarifaire integratie (tussen de NMBS en de vervoersoperatoren) zal ook geen deel uitmaken van het nieuwe beheerscontract. Dat zijn commerciële gesprekken. Hierbij werd tijdens de hoorzitting van 22 juni 2015 in de Senaat gezegd : « De MIVB heeft in 2008 de MOBIB-kaart als drager voor vervoerbewijzen ingevoerd, overeenkomstig de Europese standaard, en werd daarin gevuld door de vier andere operatoren en ze hebben een gezamenlijk filiaal ( Belgian MobilityCard – BMC) opgericht om de gemeenschappelijke billettiek te standaardiseren en te beheren. » (Dit is een commercieel initiatief). Het geïntegreerd vervoersbewijs is trouwens ook opgenomen in het federaal regeerakkoord van oktober 2014.

De tariefintegratie stuit op het probleem van de inkomstenverdeling tussen de verschillende operatoren en wordt niet besproken in het Oriënteringscomité van de NMBS.

Zal het aan bod komen in het nieuw intermodaliteitsplatform ? Voor het voorstadsvervoer is dit voorzien.

4) De rapporteringsverplichtingen opgenomen in het nog geldende beheerscontract zullen versoepeld worden.

## 2. De Lijn

De beheersovereenkomst 2011-2015 van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn is voorlopig nog van kracht.

*Overleg met de NMBS en over regionale integratie openbaar vervoer (punt 7.3 van de beheersovereenkomst)*

De Lijn houdt bij de bepaling van haar openbaar vervoeraanbod rekening met het aanbod van de spoorwegen en de andere stad- en streekvervoersmaatschappijen.

pratiques (horaires, par exemple) mais aussi sur des sujets de nature stratégique (objectifs formulés dans les contrats de gestion respectifs, à atteindre par les opérateurs : par exemple, une offre de transport public intégrée, une information intégrée).

2) La concertation bilatérale entre la SNCB, d'une part, et De Lijn, le TEC et la STIB, d'autre part, au sein des commissions provinciales des Transports en commun est consacrée à l'harmonisation des différents horaires et ne fera pas partie du nouveau contrat de gestion. Il ne sera dès lors pas fait explicitement référence à ces commissions.

3) La concertation relative à l'intégration billettique et tarifaire (entre la SNCB et les opérateurs de transport) ne fera pas non plus partie du nouveau contrat de gestion. Il s'agit de discussions commerciales. À cet égard, il a été précisé ce qui suit lors de l'audition du 22 juin 2015 au Sénat : « Depuis 2008, la STIB a introduit la carte MOBIB comme support de titres de transport conformément à une norme européenne. Elle a été suivie par les quatre autres opérateurs. Ensemble, ils ont créé une filiale commune, la Belgian MobilityCard – BMC), en vue de standardiser et de gérer une billettique commune. » (Il s'agit d'une initiative commerciale.) Le titre de transport intégré fait d'ailleurs également partie de l'accord de gouvernement fédéral d'octobre 2014.

L'intégration tarifaire se heurte au problème de la répartition des recettes entre les divers opérateurs et ne fait pas l'objet de discussions au Comité d'orientation de la SNCB.

En sera-t-il question dans la nouvelle plateforme d'intermodalité ? C'est en tout cas prévu pour le transport suburbain.

4) Les obligations de *reporting* prévues dans le contrat de gestion encore en vigueur seront assouplies.

## 2. De Lijn

Le contrat de gestion 2011-2015 de la Société de transport flamande De Lijn est encore provisoirement en vigueur.

*Concertation avec la SNCB sur l'intégration régionale des transports publics (point 7.3 du contrat de gestion)*

Pour le développement de son offre de transport public, De Lijn tient compte de l'offre des chemins de fer et des autres sociétés de transport urbain et vicinal.

De Lijn voert daarom constructief overleg met deze maatschappijen, onder meer met het oog op een zo goed mogelijke afstemming van vraag en aanbod, halten, reiswegen en dienstregelingen (optimalisatie van de aansluitingsmogelijkheden).

*Uitbouw van de voorstadsnetten in samenwerking met de NMBS en de andere gewestelijke vervoersoperatoren (punt 7.2 van de beheersovereenkomst)*

De Lijn besteedt bij de realisatie van haar mobiliteitsvisie 2020 bijzondere aandacht aan de uitbouw van de voorstadsnetten, *a priori* in de regio's Brabant-Brussel, Antwerpen en Gent. Zo wordt in december 2015 het Regionet Brabant-Brussel, het snelbusonderdeel van het GEN, fors uitgebreid. Ook de (voor)stedelijke vervoersnetwerken in Antwerpen en Gent worden verder uitgebouwd.

*Comodaliteit en mobiliteitsmanagement (punten 7.2 en 7.5 van de beheersovereenkomst)*

In het kader van de comodaliteit houdt De Lijn bij het uittekenen van haar openbaar vervoersaanbod rekening met het aanbod van de andere stad- en streekvervoersmaatschappijen en de spoorwegen. Het agentschap voert daarom constructief overleg met deze maatschappijen, onder meer met het oog op een zo optimaal mogelijke afstemming van de vraag en het aanbod, halten, reiswegen en dienstregelingen (optimalisatie van aansluitingsmogelijkheden).

Door haar actieve rol als comodale en dynamische mobiliteitsmanager is De Lijn partner bij de realisatie van comodaliteit in Vlaanderen en Brussel (metronet), ... De Lijn zet ook verder in op multimodale productontwikkeling zoals fietsprojecten, bereikbaarheidsfiches en het elektronisch vervoerbewijs dat de betaling van andere mobiliteitsproducten zal toelaten.

*Uitwerken van een interoperabel ontwaardingssysteem met de NMBS en de andere gewestelijke vervoersoperatoren (punt 7.16 van de beheersovereenkomst)*

Tegen eind 2013 beschikt De Lijn over een interoperabel ontwaardingssysteem : een systeem dat zowel bruikbaar zal zijn voor de diensten van De Lijn als die van de NMBS, TEC en MIVB. Zo zullen klanten een contactloos vervoerbewijs voor heel Vlaanderen kunnen aankopen. Dit nieuwe systeem biedt bovendien de mogelijkheid tot prijsdifferentiatie volgens producttype

C'est pourquoi De Lijn mène une concertation constructive avec ces sociétés, notamment en vue d'une coordination optimale de l'offre et de la demande, des arrêts, des itinéraires et des horaires (optimisation des possibilités de correspondance).

*Développement des réseaux suburbains en collaboration avec la SNCB et les autres opérateurs de transports régionaux (point 7.2 du contrat de gestion)*

Dans le cadre de la réalisation de sa vision de la mobilité 2020, De Lijn porte une attention particulière au développement des réseaux suburbains, *a priori* dans les régions de Brabant-Bruxelles, d'Anvers et de Gand. C'est ainsi que le Regionet Brabant-Brussel (réseau régional Brabant-Bruxelles), la composante bus rapide du RER, a été considérablement étendu en décembre 2015. Les réseaux de transport (sub)urbains d'Anvers et de Gand poursuivront, eux aussi, leur extension.

*Comodalité et gestion de la mobilité (points 7.2 et 7.5 du contrat de gestion)*

Dans le cadre de la comodalité, De Lijn définit son offre de transport public en tenant compte de l'offre des autres sociétés de transport urbain et vicinal et des chemins de fer. C'est pourquoi l'agence mène une concertation constructive avec ces sociétés, notamment en vue d'une coordination optimale de l'offre et de la demande, des arrêts, des itinéraires et des horaires (optimisation des possibilités de correspondance).

De par son rôle actif en tant que gestionnaire de mobilité comodal et dynamique, De Lijn est un des partenaires associés à la réalisation de la comodalité en Flandre et à Bruxelles (réseau du métro, etc.). De Lijn mise également sur le développement de produits multimodaux comme des projets d'infrastructures cyclistes, des fiches d'accessibilité et le titre de transport électronique qui permettra de payer d'autres produits de mobilité.

*Élaboration d'un système de validation interopérable avec la SNCB et les autres opérateurs de transports régionaux (point 7.16 du contrat de gestion)*

Depuis la fin 2013, De Lijn dispose d'un système de validation interopérable : il s'agit d'un système qui fonctionnera à la fois pour les services de De Lijn et pour ceux de la SNCB, du TEC et de la STIB. Les clients pourront ainsi acheter un titre de transport sans contact, valable pour toute la Flandre. Ce nouveau système permet en outre de différencier les prix selon le type de

(bijvoorbeeld een prijs afhankelijk van het type aangeboden materieel). De Lijn werkt hiervoor samen met de betrokken partners (NMBS, TEC, MIVB) in het kader van de nv BMC (*Belgian Mobility Card*).

Tegen 1 januari 2017 wordt de nieuwe (transitie) beheersovereenkomst met De Lijn gefinaliseerd. Die aangepaste beheersovereenkomst zal worden afgewerkt in functie van een efficiënt, vraaggestuurd aanbod. Ze zal het basisprincipe van de basisbereikbaarheid concretiseren (1).

### 3. MIVB

Voor de MIVB geldt het beheerscontract 2013-2017 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB.

#### *Hoofdstuk VII. Bevordering van de intermodaliteit*

In de context van de mobiliteitsuitdagingen en om het gebruik van de eigen wagen te verminderen, wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de intermodaliteit in al haar vormen bevorderen.

Het betreft de intermodaliteit tussen de verschillende vervoersoperatoren (MIVB, De Lijn, TEC, NMBS) en de intermodaliteit met andere individuele en collectieve verplaatsingen (voetgangers, fietsen, collectieve taxi's, autodelen).

1) De intermodaliteit tussen de verschillende vervoersoperatoren (MIVB, De Lijn, TEC, NMBS)

a) Coördinatie met de andere operatoren van openbaar vervoer die actief zijn in en rond de Brusselse metropool (artikel 50 van het beheerscontract)

Het Gewest ontplooit zijn rol als organiserende autoriteit van vervoer op het gewestelijk grondgebied. In dit kader wil het de rol van de MIVB als referentieoperator versterken en het gehele aanbod van alle gewestelijke operatoren op zijn grondgebied coördineren.

Het Gewest en de MIVB stemmen zich overigens af op respectievelijk de twee andere Gewesten en de Federale Staat en op de operatoren ervan (De Lijn, TEC, NMBS-groep) om de bediening te verbeteren en het

(1) Zie in dit verband : nota aan de Vlaamse regering, ingediend door minister Ben Weyts, Conceptnota : Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk verkeersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag, stuk Vlaams Parlement 2015-2016, nr. 614/1.

produit (par exemple, un prix fixé en fonction du type de matériel proposé). De Lijn collabore à cet effet avec les partenaires concernés (SNCB, TEC, STIB) dans le cadre de la sa BMC (*Belgian Mobility Card*).

Le nouveau contrat de gestion (de transition) avec De Lijn sera finalisé pour le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ce contrat de gestion adapté sera finalisé en fonction d'une offre efficace et orientée vers la demande. Il permettra de concrétiser le principe fondamental de l'accessibilité de base (1).

### 3. STIB

En ce qui concerne la STIB, c'est le contrat de gestion 2013-2017 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB qui s'applique.

#### *Chapitre VII. Promotion de l'intermodalité*

Face aux défis de la mobilité et en vue de réduire l'usage de la voiture individuelle, la Région de Bruxelles-Capitale entend favoriser l'intermodalité sous toutes ses formes.

Il s'agit de l'intermodalité entre les différents opérateurs de transport (STIB, De Lijn, TEC, SNCB), mais aussi avec les autres modes de déplacements individuels et collectifs (piétons, vélo, taxis collectifs, voitures partagées).

1) L'intermodalité entre les différents opérateurs de transport (STIB, De Lijn, TEC, SNCB)

a) Coordination avec les autres opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles et dans la zone métropolitaine (article 50 du contrat de gestion)

La Région développe son rôle d'autorité organisatrice des transports sur le territoire régional. Dans ce cadre, elle tend à renforcer le rôle d'opérateur de référence de la STIB et à coordonner l'ensemble des offres des opérateurs régionaux sur son territoire.

Par ailleurs, la Région et la STIB se coordonnent respectivement avec les deux autres Régions et l'État fédéral, et avec leurs opérateurs (De Lijn, TEC, groupe SNCB), pour améliorer la desserte et intégrer l'offre

(1) Voir à ce sujet : note au gouvernement flamand, déposée par le ministre Ben Weyts, Conceptnota : Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk verkeersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag (Note conceptuelle : Grâce à l'accessibilité de base vers un modèle de transport efficace et attractif en Flandre, qui répond au mieux à la demande de transport global et locale), doc. Parlement flamand 2015-2016, n° 614/1.

aanbod van openbaar vervoer in de Brusselse metropool te integreren. Daartoe willen het Gewest en de MIVB hun actie focussen op de vier volgende domeinen :

- integratie van het aanbod van openbaar vervoer (...);
- versterking van de integratie van de biljettiek en de tarieven zoals voorzien in het GEN-akkoord van 4 april 2003... ;
- ontwikkeling, versterking en certificatie van de kwaliteit van de overstapplaatsen die verschillende operatoren verenigen om er de kwaliteit van de dienstverlening en het traject van de klant te verbeteren en er de nodige plaats te voorzien voor de verhoging van de frequenties en de capaciteiten ;
- ontwikkeling en toepassing van een geïntegreerde strategie van informatieverschaffing aan de gebruikers en geleiding van de reizigersstromen tussen de netwerken met als doel de complementariteit en het geïntegreerde gebruik van de verschillende netwerken te bevorderen....

b) Het Gewest en de MIVB willen verder in het bijzonder de specifieke samenwerkingsverbanden ontwikkelen. De Lijn en de TEC-groep dragen bij tot de mobiliteit binnen het Gewest en tussen het Gewest en het Brussels hoofdstedelijk gebied om te komen tot een samenhangend en performant stedelijk netwerk.

c) Bovendien willen De Lijn (« mobiliteitsvisie 2020 ») en de TEC-groep (« plan provincial de mobilité du Brabant wallon ») op middellange termijn hun aanbod van bussen en zelfs trams uitbreiden op de intergewestelijke assen naar Brussel.

In die context verbinden het Gewest en de MIVB zich ertoe hun inspanningen tot samenwerking met De Lijn en de TEC-groep voort te zetten en, in die context, een kritische analyse uit te voeren van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 en van het principieel akkoord van 10 juni 1998 met het Vlaams Gewest met het oog op het GEN-akkoord van 4 april 2003, van de evolutie van het institutionele landschap (« hoofdstedelijke gemeenschap »), van de behoefte aan mobiliteit en van de komende projecten. Die kritische analyse kan eventueel uitmonden in een voorstel van een nieuw samenwerkingsakkoord met als doel de relaties tussen de drie operatoren te bevorderen en een gepast kader op te stellen voor de uitbreiding van hun aanbod.

- Wat de bussen betreft, zullen op twee of drie bestaande banen, die gekozen worden in een gemeenschappelijk

de transport public dans la zone métropolitaine de Bruxelles. Pour ce faire, la Région et la STIB entendent focaliser leur action sur les quatre domaines suivants :

- intégrer les offres de transports publics (...);
- renforcer l'intégration billettique et tarifaire comme prévu dans l'accord RER du 4 avril 2003 (...);
- développer, renforcer et faire certifier la qualité des pôles d'échanges multi-opérateurs en vue d'y améliorer la qualité du service et le parcours du client, ainsi que d'y consacrer la place nécessaire à l'augmentation des fréquences et des capacités ;
- développer et mettre en œuvre une stratégie intégrée d'information aux voyageurs et de guidage des flux de voyageurs entre les réseaux dans le but de favoriser la complémentarité et l'usage intégré des différents réseaux (...).

b) La Région et la STIB entendent plus particulièrement mettre en place des collaborations spécifiques. De Lijn et le groupe TEC contribuent à la mobilité au sein de la Région ainsi qu'entre la Région et la zone métropolitaine en vue du déploiement d'un réseau urbain cohérent et performant.

c) En outre, De Lijn (« mobiliteitsvisie 2020 ») et le groupe TEC (« plan provincial de mobilité du Brabant wallon ») entendent, à moyen terme, développer leur offre en bus, voire en tram, sur les axes interrégionaux vers Bruxelles.

Dans ce contexte, la Région et la STIB s'engagent à poursuivre leurs efforts de collaboration avec De Lijn et le groupe TEC et, en ce sens, à réaliser une analyse critique de l'accord de coopération du 17 juin 1991 et de l'accord de principe du 10 juin 1998 avec la Région flamande au regard de l'accord RER du 4 avril 2003, de l'évolution du paysage institutionnel (« communauté métropolitaine »), des besoins de mobilité et des projets à venir. Le cas échéant, cette analyse critique débouchera sur la proposition d'un nouvel accord de coopération destiné à faciliter les relations entre les trois opérateurs et établir un cadre approprié au développement de leur offre.

- En ce qui concerne le mode bus, sur deux ou trois couloirs existants, choisis de commun accord avec les

akkoord met de overige operatoren en Mobiel Brussel (pilootprojecten), nieuwe vormen van samenwerking tussen de operatoren ontwikkeld en getest worden, die het volgende omvatten : optimalisering en complementariteit van het dienstenaanbod, de rationalisering en de versterking van de infrastructuren en de ontwikkeling van een gemeenschappelijk informatiesysteem voor de reizigers.

- Wat de tram betreft, verbindt de MIVB zich ertoe samen te werken met De Lijn om prioritair de trambediening te ontwikkelen van de zone Diegem/luchthaven Brussel-Nationaal vanuit het Brussels Gewest en de samenwerking voor de studies en de ontwikkeling van de intergewestelijke lijnen voort te zetten en te versterken.

d) Het Gewest ziet toe op de uitvoering van het GEN-contract van 4 april 2003, dat voorschrijft dat de akkoorden gesloten moeten worden nodig voor de integratie van het aanbod van openbaar vervoer en de tarifaire eenmaking door de afgifte van compatibele vervoerbewijzen, die geldig zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het « voorstedelijk gebied » (fase 2 van de tarifaire eenmaking) en de invoering van een compatibel inningsysteem in de hele GEN-zone (fase 3), de aanleg van overstapparkings en de begeleidende maatregelen die door de drie Gewesten genomen moeten worden om de overstap naar het openbaar vervoer te bevorderen en de stadsexodus te vermijden.

Daartoe neemt de MIVB actief deel aan de stuurgroep en aan de operationele groep die door die GEN-convenant zijn opgericht en ziet ze in het bijzonder toe op de volgende punten :

- de aansluiting van het GEN-aanbod bij het metro-, tram- en busaanbod zodat deze elkaar zouden aanvullen ;
- de ontwikkeling van een gemeenschappelijke informatieverstrekking aan de reizigers ;
- het beheer door de MIVB, voor rekening van Infrabel, van bepaalde intermodale stations en niet-bewaakte stopplaatsen en de definiëring van hun kwaliteits- en prestatiestandaarden ;
- de ontwikkeling van kwaliteitsvolle intermodale knooppunten.

2) De intermodaliteit met andere individuele en collectieve verplaatsingen (voetgangers, fietsen, collectieve taxi's, autodelen)

autres opérateurs et Bruxelles Mobilité (projets pilotes), de nouvelles formes de collaboration seront développées et testées entre opérateurs, comportant : l'optimisation et la complémentarité de l'offre de service, la rationalisation et le renforcement des infrastructures, le développement d'une information voyageurs commune.

- En ce qui concerne le mode tram, la STIB s'engage à collaborer avec De Lijn pour développer prioritairement la desserte en tram de la zone Diegem/aéroport de Bruxelles-National depuis la Région bruxelloise et pour poursuivre et intensifier la collaboration sur les études et le développement des lignes interrégionales.

d) La Région veille à la mise en œuvre de la convention RER du 4 avril 2003, aux termes de laquelle doivent se conclure les accords nécessaires à l'intégration de l'offre de transport en commun et à l'harmonisation des tarifs en émettant des titres compatibles, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans la « zone périurbaine » (phase 2 de l'harmonisation des tarifs) et en mettant en service un système compatible de perception dans l'ensemble de la zone RER (phase 3), la création de parkings d'échange ainsi que les mesures d'accompagnement à prendre par les trois Régions pour provoquer le report modal et éviter l'exode urbain.

À cet effet, la STIB participe activement au comité de pilotage et au groupe opérationnel institués par cette convention RER et veille, notamment, aux points suivants :

- l'articulation de l'offre RER avec l'offre de transport par métro, tram et bus, dans un esprit de complémentarité ;
- le développement d'une information commune pour les voyageurs ;
- la gestion par la STIB, pour le compte d'Infrabel, de certaines stations intermodales et de points d'arrêts non gardés (PANG) ainsi que la définition de leurs standards de qualité et de performance ;
- le développement de pôles intermodaux de qualité.

2) L'intermodalité d'autres modes de déplacements individuels et collectifs (piétons, vélo, taxis collectifs, voitures partagées)

a) Toegankelijkheid voor voetgangers (artikel 51 van het beheerscontract)

- rekening houden met het gewestelijk voetgangersplan met aandacht voor de toegankelijkheid bij aanleg stations en haltes ;
- rekening houden met de analyses van de voetgangersverplaatsingen bij studie inzake de aanleg of heraanleg van beddingen voor het openbaar vervoer ;
- verbetering nastreven van de signalisatie van multimodale knooppunten ;
- garanderen van de toegang tot de perrons.

b) Intermodaliteit met de fiets (artikel 52 van het beheerscontract)

- de combinatie fiets-openbaar vervoer stimuleren en het creëren van « fietspunten » bestuderen ;
- fietsverplaatsingen verhogen tot 20 % zodat de verkeersdruk daalt overeenkomstig het IRIS-2 plan ;
- fietsbereikbaarheid van en fietsstellingsruimte bij de multimodale knooppunten optimaliseren.

c) Overige initiatieven voor intermodaliteit (artikelen 53, 54, 55 en 56 van het beheerscontract)

- collectieve taxi's ;
- autodelen ;
- overstap-parkings voor wagens.

d) Ontwikkeling van nieuwe diensten voor gecombineerde mobiliteit (artikel 57 van het beheerscontract)

De technologische ontwikkelingen en de gunstige context voor een alternatieve mobiliteit zullen hoogstwaarschijnlijk het ontstaan van nieuwe initiatieven op het gebied van de vervoerdiensten bevorderen.

- Gewestelijk Centrum voor Mobiliteitsbeheer (Mobiris) optimaliseren door het doorspelen van gegevens in verband met verkeer aan het Gewest ;

- het inzetten van toeristenbussen.

a) L'accessibilité piétonne (article 51 du contrat de gestion)

- prise en compte du plan régional pour les piétons et attention particulière pour l'accessibilité dans l'aménagement des gares et des arrêts ;
- prise en compte des analyses des déplacements des piétons lors de l'étude de projets d'aménagement ou de réaménagement des sites de transports publics ;
- amélioration de la signalétique des pôles multimodaux ;
- accessibilité garantie aux quais.

b) Intermodalité avec le vélo (article 52 du contrat de gestion) ;

- renforcement de la combinaison entre le vélo et les transports publics et examen de l'opportunité de créer des « points vélos » ;
- hausse de la part modale des déplacements à vélo jusqu'à 20 % en vue de réduire la densité du trafic conformément au plan IRIS-2 ;
- optimisation de l'accessibilité à vélo des pôles multimodaux et aménagement de dispositifs de stationnement pour vélos dans ces pôles.

c) Autres initiatives concernant l'intermodalité (articles 53, 54, 55 et 56 du contrat de gestion)

- taxis collectifs ;
- voitures partagées ;
- parkings de transit pour les voitures.

d) Développement de nouveaux services de mobilité combinée (article 57 du contrat de gestion)

Les développements technologiques et le contexte favorable à une mobilité alternative favoriseront vraisemblablement l'émergence de nouvelles initiatives dans le domaine des services de transport.

- optimisation du fonctionnement du Centre régional de gestion en temps réel de la mobilité (Mobiris) par la transmission des données de trafic à la Région ;
- organisation d'un service de bus de visite touristique.

**4. TEC**

Het contract voor openbare dienstverlening 2013-2017 tussen Wallonië en de TEC-groep is van toepassing.

1) Intermodaliteit met andere operatoren van openbaar vervoer (artikel 14.4 van het contract)

Op operationeel vlak is de SRWT belast met de be trekkingen met andere vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, MIVB) om zoveel mogelijk synergieën te zoeken, in het bijzonder betreffende de aanleg van het GEN door de NMBS (artikel 14 van het contract)

De SRWT staat ook in voor de vertegenwoordiging en de verdediging van de belangen van de sector bij nationale en internationale organisaties van openbaar personenvervoer.

2) Intermodaliteit met alternatieve vervoermiddelen (artikel 14.a en 14.b van het contract)

— Het Waals Gewest wil de verschillende alternatieven voor de individuele auto integreren en organiseren rond het openbaar vervoer, de spil van het systeem, om gebruikers een volledige dienstverlening van vertrek tot aankomst te bieden.

— Daarom heeft het Gewest in 2006 beslist om de TEC-groep, de klassieke busoperator, om te vormen tot een mobiliteitsmanager en zijn opdrachten uit te breiden, gaande van verspreiding van informatie over probleemloze mobiliteit tot het aanbieden van een heel gamma aan complementaire mobiliteitsproducten voor en na de autobusrit :

- alternatieven als de fiets, autodelen of carpoolen ;
- pertinente informatie over de hele keten van verplaatsingen ;
- de complementariteit tussen de verschillende vervoermiddelen.

*Wat de fiets betreft :*

- de TEC-groep werkt actief samen met de gewestelijke fietsmanager, die door het Gewest belast is met de coördinatie van het gewestelijke fietsbeleid ;

**4. TEC**

Le contrat de service public 2013-2017 entre la Wallonie et le groupe TEC est d'application.

1) Intermodalité avec les autres opérateurs du transport en commun (article 14.4 du contrat de service public)

Sur le plan opérationnel, la SRWT est chargée des relations avec les autres sociétés de transport (SNCB, STIB, De Lijn) dans le but de rechercher un maximum de synergies, particulièrement en ce qui concerne la mise en place du RER par la SNCB (article 14 du contrat de service public).

La SRWT assure et coordonne également la représentation et la défense des intérêts du secteur auprès des organisations nationales et internationales de transport public de personnes.

2) Intermodalité avec des modes alternatifs (article 14.a et 14.b du contrat de service public)

— La Région wallonne désire intégrer et articuler les divers modes de transport alternatifs à la voiture individuelle autour du transport public, élément fort du système, afin de fournir aux utilisateurs un service complet du départ à l'arrivée.

— Pour ce faire, la Région a décidé en 2006 de transformer le groupe TEC, organisateur et prestataire de service classique d'autobus, en un manager de la mobilité et de lui attribuer une mission élargie allant de la diffusion de l'information sur la mobilité sans contrainte à la présentation de toute une palette de produits « mobilité » complémentaires en amont et en aval du parcours autobus :

- les diverses alternatives de services tels que le vélo, l'auto-partage ou le covoiturage ;
- une information de qualité sur l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
- la complémentarité entre les différents modes de transport.

*En ce qui concerne le vélo :*

- le groupe TEC collabore activement avec le manager régional vélo, chargé par la Région de coordonner la politique cyclable régionale ;

- de SRWT en elke exploitatiemaatschappij benoemen een correspondent « *Wallonie cyclable* » ;
- de SRWT en elke exploitatiemaatschappij nemen deel aan de gewestelijke fietscommissie ;
- de initiatieven ter bevordering van het fietsgebruik die genomen of gesteund worden door de TEC worden opgenomen in het « *Plan Wallonie cyclable* » ;
- de TEC-groep past de grafische charter van het « *Plan Wallonie cyclable* » toe op alle initiatieven betreffende de fiets die hij neemt of steunt.

In het kader van het *Plan Wallonie cyclable* verbindt de TEC er zich bovendien toe :

- binnen vier maanden na de ondertekening van het contract een kadaster op te maken van de bestaande fietsinfrastructuur aan de stopplaatsen, en het vervolgens *up-to-date* te houden ;
- actief deel te nemen aan het bepalen van een methodologie om de kwaliteit (type parkeerplaats : rekken, box, ...) en de kwantiteit van de fietsstallingen aan de TEC-haltes te bepalen, in samenspraak met de betrokken actoren ;
- de subsidies voor investeringen in infrastructuurwerken gebruiken om fietsinfrastructuur aan te leggen ten gunste van de gemeenten, volgens dezelfde regels als de financiering van bushaltes die de Waalse regering op 17 maart 1994 heeft goedgekeurd.

*Toelichting van de heer Melin, adjunct-kabinetschef van minister Carlo Di Antonio, minister van Mobiliteit in de Waalse regering*

Hoe verloopt dit overleg met andere operatoren in de praktijk en is het verplicht ?

Het overleg is bedoeld om het vervoersaanbod op harmonieuze wijze te organiseren. Wat de uitbouw van het GEN betreft, is het overleg geenszins verplicht. Het gaat om een samenwerking tussen de maatschappijen met het oog op een optimale medewerking.

Wordt deze samenwerking door de Waalse regering geëvalueerd ?

- la SRWT et chaque Société d'exploitation désignent un correspondant « *Wallonie cyclable* » ;
- la SRWT et chaque Société d'exploitation participent à la Commission régionale vélo ;
- les actions en faveur du développement du vélo et menées ou soutenues par le groupe TEC sont inscrites dans le Plan Wallonie cyclable ;
- le groupe TEC applique la charte graphique du Plan Wallonie cyclable à toutes les mesures concernant le vélo qu'il mène ou soutient.

Par ailleurs, dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, le groupe TEC s'engage à :

- établir un cadastre des équipements « vélo » existant aux arrêts dans les quatre mois à dater de la signature du contrat, puis à le maintenir à jour ;
- participer activement à la définition d'une méthodologie multicritère visant à déterminer qualitativement (type de stationnement : racks, box, ...) et quantitativement le stationnement vélo aux arrêts du TEC en partenariat avec les acteurs impliqués dans la thématique ;
- prendre en charge sur la subvention relative aux investissements d'infrastructure, les aménagements pour vélos au profit des communes suivant les mêmes modalités de financement des abribus approuvée par le gouvernement wallon le 17 mars 1994.

*Commentaire de M. Melin, chef de cabinet adjoint du ministre Carlo Di Antonio, ministre de la Mobilité au gouvernement wallon*

Comment cette concertation avec les autres opérateurs se déroule-t-elle dans les faits et revêt-elle un caractère obligatoire ?

Il convient de préciser que la concertation doit se comprendre sous l'angle de l'organisation harmonieuse de l'offre de transport. Plus spécifiquement, concernant la mise en place du RER, il n'y a aucun caractère obligatoire à la démarche. C'est une coopération opérée par les sociétés dans le but d'une collaboration optimale.

Cette coopération fait-elle l'objet d'une évaluation de la part du gouvernement wallon ?

De Waalse regering maakt geen evaluatie omdat de vervoersmaatschappij het best geplaatst is om dat te doen.

\*  
\* \* \*

Il n'y a pas d'évaluation de la part du gouvernement wallon car la société de Transport est la plus à même d'évaluer cette coopération.

\*  
\* \* \*

### HOOFDSTUK III : BESPREKING VAN HET ONTWERP VAN AANBEVELINGEN

Na de hoorzitting werd een ontwerp van aanbevelingen opgesteld. Dit ontwerp werd in de commissie besproken.

#### A. Ontwerp van aanbevelingen

##### *Een geïntegreerd beleid - algemeen*

###### 1. Integratie inschrijven als doelstelling in de beheersovereenkomsten

De Senaat beveelt aan om in de beheersovereenkomsten met de openbaar vervoersmaatschappijen te schrijven dat zij moeten streven naar een integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de informatie.

###### 2. Een nieuw samenwerkingsmodel voor grootstedelijke gebieden

De Senaat beveelt aan om, naar het Franse voorbeeld van het *Syndicat des transports d'Île-de-France*, een organisatiemodel op te zetten dat voor grootstedelijke gebieden zoals Brussel, Antwerpen of Luik een geïntegreerd beleid inzake het openbaar vervoer uitwerkt en uitvoert. Tot dat model treden alle Gewesten, provincies en gemeenten toe op het grondgebied waarvan het betrokken grootstedelijke gebied zich uitstrekkt.

Dit organisatiemodel bepaalt welke verbindingen moeten worden verzorgd. Het bepaalt de algemene voorwaarden voor de exploitatie en de financiering van de te leveren diensten en waakt over de coherentie van de investeringsprogramma's. Het is verantwoordelijk voor het tariefbeleid.

De raad van bestuur van dit organisatiemodel is samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken overheden.

###### 3. Een duidelijke beslissingsstructuur

De Senaat beveelt aan dat de overheid het beleid inzake openbaar vervoer uittekent en dat de operatoren enkel verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit beleid.

Daartoe moet een modus-onafhankelijke mobilitetsregie worden uitgebouwd, waarbij de overheid de

### CHAPITRE III : DISCUSSION DU PROJET DE RECOMMANDATIONS

Au terme des auditions, un projet de recommandations a été élaboré. Ce projet a été examiné en commission.

#### A. Projet de recommandations

##### *Une politique intégrée – généralités*

###### 1. Incrire l'intégration en tant qu'objectif dans les contrats de gestion

Le Sénat recommande que les contrats de gestion conclus avec les sociétés de transports publics prévoient qu'elles doivent tendre vers une intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de l'information.

###### 2. Un nouveau modèle de coopération pour les zones métropolitaines

Le Sénat recommande de mettre sur pied, suivant l'exemple français du Syndicat des transports d'Île-de-France, un modèle organisationnel qui élaborerait et mettrait en œuvre une politique intégrée en matière de transports publics pour les zones métropolitaines telles que Bruxelles, Anvers ou Liège. Toutes les Régions, provinces et communes sur le territoire desquelles s'étend la zone métropolitaine concernée adhéreraient à ce modèle.

Ce modèle organisationnel déterminerait les liaisons qui devraient être assurées. Il fixerait les conditions générales relatives à l'exploitation et au financement des services à fournir et veillerait à la cohérence des programmes d'investissement. Il serait responsable de la politique tarifaire.

Le conseil d'administration de ce modèle organisationnel serait composé de représentants des autorités concernées.

###### 3. Une structure décisionnelle claire

Le Sénat recommande que la politique en matière de transports publics soit définie par les pouvoirs publics et que les opérateurs soient uniquement responsables de la mise en œuvre de celle-ci.

À cet effet, il convient de créer une régie mobilité non liée à un mode de transport déterminé, dans le cadre de

openbaar vervoersnoden bepaalt zonder afhankelijk te zijn van één specifieke operator.

De mobiliteitsregie dient te gebeuren op twee niveaus, enerzijds het InterCity-niveau (IC) en anderzijds het lokale niveau (L) binnen afgebakende vervoersregio's. Het IC-niveau moet de ruggengraat vormen van het openbaar vervoer met een kwaliteitsvol aanbod aan frequente, snelle en comfortabele verbindingen tussen de belangrijkste knooppunten per trein, tram of snelbus. Het lokale niveau staat in voor het fijnmazige onderliggende net, aangepast aan de lokale behoeften. Deze lokale verbindingen kunnen worden ingevuld door bus, tram, taxi of eventueel trein.

### ***Samenwerkings- en overlegstructuren***

#### **4. Interministeriële Conferentie**

De Senaat beveelt aan dat de Interministeriële Conferentie haar rol als overlegorgaan inzake openbaar vervoer ten volle opneemt, zowel voor het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten als tussen de Gewesten onderling.

#### **5. Oriënteringscomité**

De Senaat beveelt aan dat het Oriënteringscomité, opgericht bij de artikelen 161*quater* en 161*quinquies* van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het centrale orgaan wordt voor de coördinatie tussen de verschillende vervoersmodi.

#### **6. Samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991**

De Senaat beveelt aan dat het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregelde vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest wordt geactualiseerd.

De Senaat beveelt aan dat artikel 5 van dit samenwerkingsakkoord daadwerkelijk wordt toegepast. Dat artikel bepaalt dat de exploiterende maatschappijen regelmatig overleg plegen voor de onderlinge afstemming van het vervoersaanbod en de vrijwaring van de belangen van de gebruikers en in het bijzonder voor het harmoniseren van de tarieven, het verzekeren van de gepaste aansluitingen en de informatie aan het cliënteel.

laquelle les pouvoirs publics détermineraient les besoins en matière de transports publics sans dépendre d'un opérateur spécifique.

La régie mobilité doit être assurée à deux niveaux, à savoir au niveau InterCity (IC) et au niveau local (L) au sein de régions de transport délimitées. Le niveau IC doit former la colonne vertébrale des transports publics, avec une offre optimale de liaisons fréquentes, rapides et confortables assurées par des trains, trams ou bus rapides entre les principaux points nodaux. Le niveau local, quant à lui, concerne le réseau secondaire densément maillé et adapté aux besoins locaux. Les liaisons locales peuvent être assurées par le bus, le tram, le taxi ou éventuellement le train.

### ***Structures de coopération et de concertation***

#### **4. Conférence interministérielle**

Le Sénat recommande que la Conférence interministérielle assume pleinement son rôle d'organe de concertation en matière de transports publics, tant entre l'autorité fédérale et les Régions qu'entre les Régions elles-mêmes.

#### **5. Comité d'orientation**

Le Sénat recommande que le Comité d'orientation, créé par les articles 161*quater* et 161*quinquies* de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, devienne l'organe central de coordination entre les différents modes de transport.

#### **6. Accord de coopération du 17 juin 1991**

Le Sénat recommande que l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale soit actualisé.

Le Sénat recommande que l'article 5 de cet accord de coopération soit effectivement appliqué. Cet article dispose qu'« une concertation régulière entre les sociétés exploitantes sera instaurée afin d'assurer la concordance mutuelle de l'offre de transports et de la sauvegarde des intérêts des voyageurs et plus particulièrement par l'harmonisation des tarifs, par des correspondances adaptées et via une information optimale de la clientèle ».

## 7. Reorganisatie van de overlegstructuren

De Senaat beveelt aan de grote verscheidenheid aan overlegstructuren inzake het openbaar vervoer grondig te evalueren. Overlegstructuren die niet of nauwelijks actief zijn, moeten worden gereorganiseerd of afgeschaft. De werking van de overlegstructuren moet halfjaarlijks worden geëvalueerd.

## 8. Overleg over de langetermijn investeringsplannen

De Senaat beveelt aan om niet alleen overleg te plegen over het aanbod van het openbaar vervoer maar ook over de langetermijn investeringsplannen.

## 9. Overleg over de vervoersplannen

De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen structureel overleg plegen bij het opstellen van nieuwe vervoersplannen.

## 10. Intermodaliteitsplatform

De Senaat beveelt aan dat het intermodaliteitsplatform, bestaande uit federale en regionale actoren, de opmaak van het vervoersplan 2017 coördineert, uitgaande van een optimale samenwerking tussen de verschillende mobiliteitsmodi en -operatoren.

De Senaat beveelt tevens aan dat de vertegenwoordigers van ieder Gewest in dit platform optimaal op elkaar zijn afgestemd en bij voorkeur dezelfde zijn als bij de vervoersregie op gewestelijk niveau.

## *Geïntegreerde vervoersplannen*

### 11. Eén geïntegreerd vervoersplan voor het gemeenschappelijk openbaar vervoer

De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen ernaar streven op termijn één enkel vervoersplan op te stellen.

### 12. Overlappendingen vermijden

De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen elk overlappend aanbod vermijden, zodat eenzelfde traject niet door meerdere maatschappijen wordt uitgebaat. Het onderzoek dat de NMBS en De Lijn hierover voeren, moet worden afgerond, op het Oriënteringscomité worden besproken en snel leiden tot resultaten.

## 7. Réorganisation des structures de concertation

Le Sénat recommande de procéder à une évaluation approfondie de la grande diversité de structures de concertation qui existent en matière de transports publics. Celles qui ne sont pas ou quasiment pas actives doivent être réorganisées ou supprimées. Le fonctionnement des structures de concertation doit être évalué semestriellement.

### 8. Concertation concernant les plans d'investissement à long terme

Le Sénat recommande qu'une concertation soit menée non seulement sur l'offre de transports publics mais également sur les plans d'investissement à long terme.

### 9. Concertation concernant les plans de transport

Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports publics mènent une concertation structurelle dans le cadre de l'élaboration de nouveaux plans de transport.

### 10. Plateforme d'intermodalité

Le Sénat recommande que la plateforme d'intermodalité, qui comprend des acteurs fédéraux et régionaux, se charge de la coordination du plan de transport 2017, partant d'une coopération optimale entre les différents modes et opérateurs de mobilité.

Le Sénat recommande également que les représentants des différentes Régions au sein de cette plateforme se coordonnent et soient de préférence ceux qui détiennent la régie du transport au niveau régional.

## *Plans de transport intégrés*

### 11. Un plan de transport intégré unique pour les transports en commun publics

Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics s'efforcent de parvenir à terme à l'élaboration d'un plan de transport unique.

### 12. Éviter les chevauchements

Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics évitent tout chevauchement d'offres afin qu'un même trajet ne soit pas exploité par plusieurs sociétés. L'enquête menée à ce sujet par la SNCB et De Lijn doit être clôturée, être examinée au sein du Comité d'orientation et déboucher rapidement sur des résultats.

***Ticket- en tariefintegratie*****13. Een unieke kaart**

De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen streven naar de invoering van een unieke kaart dat toegang verleent tot alle vormen van openbaar vervoer die zij aanbieden.

Deze unieke kaart geldt niet alleen voor het gebruik van de transportmodi zelf, maar ook voor het gebruik van parkings en huurfietsen.

**14. Vorm van de unieke kaart**

De Senaat beveelt aan dat de gebruiker kan betalen met één enkele kaart, ook op basis van een op voorhand opgeladen bedrag. Dit kan de MOBIB-kaart zijn, maar het verdient aanbeveling de betaling mogelijk te maken met mobiele dragers zoals smartphone of bankkaart.

**15. Uitvoering van de GEN-overeenkomst van 4 april 2003**

De Senaat beveelt aan om uitvoering te geven aan artikel 15 van de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel. Dit artikel verplicht de federale regering en de gewestregeringen om te streven naar de invoering van een gemeenschappelijk tarifaanbod.

De Overeenkomst preciseert dat de vier openbaar vervoersmaatschappijen :

- in een eerste fase een systeem invoeren voor de wederzijdse erkenning van de vervoerbewijzen voor één, vijf, tienritten en één dag, geldig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

- in een tweede fase compatibele vervoerbewijzen afleveren die geldig zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de « randzone » ;

- in een derde fase voor de gehele GEN-zone een compatibel inningsysteem invoeren, en dit in het vooruitzicht van een compatibel inningsysteem voor het hele grondgebied.

***Intégration billettique et tarifaire*****13. Un billet unique**

Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics tendent à l'instauration d'un billet unique donnant accès à toutes les formes de transports publics qu'elles proposent.

Ce billet unique serait valable non seulement pour l'utilisation des modes de transport proprement dits, mais aussi pour l'accès aux parkings et l'utilisation des vélos de location.

**14. Forme du billet unique**

Le Sénat recommande que l'usager puisse payer avec une carte unique, y compris sur la base d'un montant préchargé. Il peut s'agir de la carte MOBIB, mais il est recommandé de prévoir la possibilité de régler le paiement à l'aide de supports mobiles tels qu'un smartphone ou une carte bancaire.

**15. Mise en œuvre de la convention RER du 4 avril 2003**

Le Sénat recommande de mettre à exécution l'article 15 de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Cet article oblige le gouvernement fédéral et les gouvernements de Région à œuvrer à l'instauration d'une offre tarifaire commune.

La convention précise que les quatre sociétés de transports publics :

- mettent en place, dans une première phase, un dispositif de reconnaissance mutuelle des titres de transport pour un, cinq, dix voyages et un jour, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;

- émettent, dans une deuxième phase, des titres de transport compatibles, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans la « zone périurbaine » ;

- mettent en service, dans une troisième phase, un système compatible de perception dans l'ensemble de la zone RER, et ce dans la perspective d'un système compatible de perception pour l'ensemble du territoire.

***Infrastructuur*****16. Multimodale knooppunten**

De Senaat beveelt aan gebruiksvriendelijke multimodale knooppunten uit te bouwen die de ketenmobiliteit bevorderen. Hierbij moet grote aandacht uitgaan naar logische looplijnen en aanrijlijnen, de integratie van het fietsverkeer en een duidelijke signalisatie. De verantwoordelijkheid kan worden toevertrouwd aan een knooppuntmanager.

**17. Brabantnet**

De Senaat beveelt aan dat de Vlaamse regering en de Brusselse regering het akkoord over de ontwikkeling van een Brabantnet uitvoeren en vasthouden aan de oplevering in 2020.

**18. Ontwikkeling van het spoorwegnet binnen Brussel**

De Senaat beveelt aan dat het spoorwegnet binnen Brussel ten volle wordt benut. Gesloten stations en niet-gebruikte lijnen moeten terug in gebruik worden genomen.

**19. Fietspaden in Brussel**

De Senaat beveelt aan dat in en rond Brussel een netwerk van fietspaden wordt aangelegd.

**20. Rijstroken voorbehouden aan het openbaar vervoer en carpoolers**

De Senaat beveelt aan dat, voor zover dit mogelijk is, zowel op autosnelwegen als op andere wegen een rijstrook wordt voorbehouden aan het openbaar vervoer en carpoolers. Voor gewestgrensoverschrijdende wegen vergt dit een samenwerking tussen de Gewesten. De controle op de naleving van de voorbehouden rijstroken behoort tot de federale bevoegdheden.

**21. Parkings aan de opritten van autosnelwegen**

De Senaat beveelt aan dat aan strategische opritten van autosnelwegen parkings worden aangelegd.

***Infrastructure*****16. Points noraux multimodaux**

Le Sénat recommande que soient développés des points noraux multimodaux conviviaux favorisant la mobilité en chaîne. Une grande attention doit être accordée dans ce cadre à l'aménagement de voies d'accès logiques pour les piétons et les automobilistes, à l'intégration de la circulation des cyclistes et à une signalisation claire. La responsabilité peut en être confiée à un manager de point nodal.

**17. Brabantnet**

Le Sénat recommande que le gouvernement flamand et le gouvernement bruxellois mettent en œuvre l'accord relatif au déploiement d'un Brabantnet en maintenant l'objectif d'une mise en service en 2020.

**18. Développement du réseau ferroviaire à Bruxelles**

Le Sénat recommande que le réseau ferroviaire à Bruxelles soit pleinement exploité. Les gares fermées et les lignes non utilisées doivent être remises en service.

**19. Pistes cyclables à Bruxelles**

Le Sénat recommande l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables dans et autour de Bruxelles.

**20. Bandes de circulation réservées aux transports publics et aux personnes qui pratiquent le covoiturage**

Le Sénat recommande qu'une bande de circulation soit réservée, dans la mesure du possible, aux transports publics et aux personnes qui pratiquent le covoiturage, tant sur les autoroutes que sur les autres routes. Pour les routes interrégionales, cela nécessite une coopération entre les Régions. Le contrôle du respect des bandes de circulation réservées fait partie des compétences fédérales.

**21. Parkings aux entrées d'autoroutes**

Le Sénat recommande l'aménagement de parkings aux entrées d'autoroutes stratégiques.

## **Geïntegreerde informatie**

### 22. Geïntegreerde reisinformatie

De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen geïntegreerde reisinformatie aanbieden.

Routeplanners moeten de gebruiker deur-tot-deur oplossingen aanbieden waarin alle vervoersmodi zijn opgenomen.

Ook tijdens de reis moet real time informatie beschikbaar zijn over aansluitingen op andere vervoersmodi, bijvoorbeeld de aansluitingen met bussen.

### 23. Geïntegreerde informatie in treinstations en aan tram- en bushaltes

De Senaat beveelt aan dat in de treinstations en aan de tram- en bushaltes informatie wordt verschaft over alle vervoersmodi. Die informatie omvat in ieder geval de lijst van bestemmingen, de lijnnummers, de perrons, de uurroosters, de eventuele vertragingen, de aansluitingen en het netwerkplan.

### 24. Eén helpdesk

De Senaat beveelt aan dat de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen één *helpdesk* organiseren.

## **Maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit**

### 25. Intermodaliteit tussen trein en fiets

De Senaat beveelt aan om de ketenverplaatsing waarin fiets en trein op elkaar aansluiten, te bevorderen. Daartoe kunnen diverse maatregelen worden genomen :

a) een fietsbereikbaarheidstoets doorvoeren bij de uitbouw van multimodale knooppunten ;

b) het vervoer van fietsen op de trein bevorderen, onder meer door fietskaarten ook in ticketautomaten te koop aan te bieden, door fietsvervoer tijdens de daluren kosteloos aan te bieden en door fietsvervoer ook op internationale trajecten toe te laten ;

c) routeplanners van de NMBS vermelden de aanwezigheid van huurfietsen in stations ;

## **Information intégrée**

### 22. Information voyageurs intégrée

Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports publics proposent une information voyageurs intégrée.

Les planificateurs de trajets doivent proposer à l'usager des solutions « porte à porte » combinant tous les modes de transport.

Pendant leurs déplacements, les voyageurs doivent aussi pouvoir disposer d'informations en temps réel sur les correspondances avec d'autres modes de transport, comme les bus par exemple.

### 23. Information intégrée dans les gares ferroviaires et aux arrêts de tram et de bus

Le Sénat recommande que des informations sur tous les modes de transport soient fournies dans les gares ferroviaires et aux arrêts de tram et de bus. Ces informations contiennent en tout cas la liste des destinations, les numéros de lignes, les quais, les horaires, les retards éventuels, les correspondances et le plan du réseau.

### 24. Un helpdesk unique

Le Sénat recommande que les différentes sociétés de transports publics organisent un *helpdesk* unique.

## **Mesures de promotion de l'intermodalité**

### 25. Intermodalité entre le train et le vélo

Le Sénat recommande de favoriser les déplacements en chaîne avec correspondances entre le vélo et le train. Diverses mesures peuvent être prises à cet effet :

a) lors du développement des points noraux multimodaux, il y a lieu d'évaluer l'accessibilité à vélo ;

b) il faut encourager le transport des vélos en train, notamment en mettant également des cartes vélo en vente dans les distributeurs automatiques de billets, en proposant le transport de vélos gratuit pendant les heures creuses et en autorisant aussi le transport de vélos sur les parcours internationaux ;

c) inciter les planificateurs de trajets de la SNCF à indiquer la présence de vélos de location dans les gares ;

d) bewaakte fietsenstallingen voorzien om de gebruikers van duurdere fietsen te overtuigen om te opteren voor een gecombineerd fiets-treintransport.

#### 26. Intermodaliteit tussen trein en auto : kosteloos gebruik van NMBS-parkings

De Senaat beveelt aan dat de NMBS haar parkings gratis ter beschikking stelt voor treinreizigers.

#### 27. Intermodaliteit tussen trein en auto : parkings rond Brussel

De Senaat beveelt aan dat in het randgebied rond Brussel parkings worden aangelegd waar automobilisten kunnen overstappen op het openbaar vervoer.

### ***Maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer***

#### 28. Invoering van een mobiliteitsbudget

De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen nauw samenwerken bij de invoering van het mobiliteitsbudget.

De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen het mobiliteitsbudget zelf promoten als een model voor een slimme en duurzame mobiliteit door het aan hun eigen werknemers aan te bieden als een deel van hun loonpakket.

#### 29. Gemeenschappelijke promotie

De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen gemeenschappelijk promotie maken voor het openbaar vervoer en zich daarbij voorstellen als elkaar versterkende partners in plaats van concurrenten.

### ***Fiscale stimuli***

#### 30. Carpooling

De Senaat beveelt aan te onderzoeken hoe carpoolen fiscaal kan worden aangemoedigd.

### ***Ruimtelijke ordening***

#### 31.

De Senaat beveelt aan dat de Gewesten en de lokale besturen hun beleid inzake ruimtelijke ordening richten op het systeem van *Transit Oriented Development*. Dit betekent dat de goede bereikbaarheid van plaatsen per

d) aménager des parkings à vélos surveillés pour convaincre les propriétaires de vélos coûteux d'opter, eux aussi, pour un transport combiné vélo-train.

#### 26. Intermodalité entre le train et la voiture : gratuité des parkings SNCF

Le Sénat recommande que la SNCF mette ses parkings gratuitement à la disposition des usagers du rail.

#### 27. Intermodalité entre le train et la voiture : parkings autour de Bruxelles

Le Sénat recommande que soient aménagés, dans la périphérie de Bruxelles, des parkings permettant aux automobilistes de poursuivre leur voyage en transport en commun.

### ***Mesures de promotion des transports publics***

#### 28. Instauracion d'un budget mobilité

Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports publics collaborent étroitement dans le cadre de l'instauracion du budget mobilité.

Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics fassent elles-mêmes la promotion du budget mobilité comme modèle pour une mobilité intelligente et durable en le proposant à leurs travailleurs en tant que partie intégrante de leur paquet salarial.

#### 29. Promotion commune

Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports publics promeuvent ensemble les transports publics en se profilant comme des partenaires qui se renforcent mutuellement plutôt que comme des concurrents.

### ***Incitants fiscaux***

#### 30. Le covoiturage

Le Sénat recommande d'examiner la manière dont le covoiturage pourrait être encouragé fiscalement.

### ***Aménagement du territoire***

#### 31.

Le Sénat recommande que les Régions et les administrations locales axent leur politique d'aménagement du territoire sur le principe du *Transit Oriented Development*. En d'autres termes, la bonne accessibilité des

openbaar vervoer een sturend criterium moet zijn bij de planvorming inzake ruimtelijke inrichting.

### **Ruimere bevoegdheden voor de Gewesten**

#### 32. Financiering van de exploitatie van spoorlijnen

De Senaat beveelt aan te onderzoeken of het nuttig kan zijn dat de Gewesten bevoegd worden voor de bijkomende financiering voor investeringen in de exploitatie van spoorlijnen. De Gewesten zijn nu reeds bevoegd voor de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren. Een uitbreiding tot de financiering voor investeringen in de exploitatie vereist een wijziging van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 14°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

#### 33. Onderzoek naar de regionalisering van de NMBS en Infrabel

De Senaat beveelt aan te onderzoeken op welke wijze de NMBS en Infrabel kunnen worden geregionaliseerd naar het voorbeeld van de andere openbaar vervoersmaatschappijen.

### **Liberalisering**

#### 34.

De Senaat beveelt aan te onderzoeken op welke manier het personenvervoer op het spoornet kan worden opengesteld voor mededinging.

### **B. Bespreking van het ontwerp van aanbevelingen**

De in het ontwerp geformuleerde aanbevelingen hebben betrekking op verschillende aspecten van het onderwerp van dit informatieverslag :

1. Algemene aanbevelingen over een geïntegreerd beleid (aanbevelingen 1 tot 3)

2. Aanbevelingen over de samenwerkings- en overlegstructuren (aanbevelingen 4 tot 10)

sites au moyen des transports publics doit être un critère déterminant lors de l'élaboration des plans d'aménagement du territoire.

### **Des compétences plus larges pour les Régions**

#### 32. Le financement de l'exploitation des lignes de chemins de fer

Le Sénat recommande d'examiner s'il ne serait pas opportun d'attribuer aux Régions la compétence du financement additionnel des investissements dans l'exploitation des lignes de chemins de fer. Les Régions sont déjà compétentes pour le financement additionnel des investissements consentis dans l'aménagement, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemins de fer, ainsi que dans les équipements complémentaires sur les points d'arrêt non gardés, afin de renforcer leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes de transport actifs, les taxis et les voitures partagées. Un élargissement au financement des investissements dans l'exploitation nécessite une modification de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, alinéa 1<sup>er</sup>, 14°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

#### 33. Enquête sur la régionalisation de la SNCB et d'Infrabel

Le Sénat recommande d'examiner de quelle manière la SNCB et Infrabel pourraient être régionalisées à l'instar des autres sociétés de transports publics.

### **Libéralisation**

#### 34.

Le Sénat recommande d'examiner de quelle manière le transport ferroviaire de personnes pourrait être ouvert à la concurrence.

### **B. Discussion du projet de recommandations**

Les recommandations formulées dans le projet portent sur différents aspects du sujet du présent rapport d'information :

1. Recommandations générales relatives à une politique intégrée (recommandations 1 à 3)

2. Recommandations relatives aux structures de coopération et de concertation (recommandations 4 à 10)

3. Aanbevelingen over de geïntegreerde vervoersplannen (aanbevelingen 11 en 12)
4. Aanbevelingen over de ticket- en tariefintegratie (aanbevelingen 13 tot 15)
5. Aanbevelingen over de infrastructuur (aanbevelingen 16 tot 21)
6. Aanbevelingen over geïntegreerde informatie (aanbevelingen 22 tot 24)
7. Aanbevelingen over maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit (aanbevelingen 25 tot 27)
8. Aanbevelingen over maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer (aanbevelingen 28 en 29)
9. Aanbeveling over fiscale stimuli (aanbeveling 30)
10. Aanbeveling over ruimtelijke ordening (aanbeveling 31)
11. Aanbevelingen over ruimere bevoegdheden voor de Gewesten (aanbevelingen 32 en 33)
12. Aanbeveling over de liberalisering (aanbeveling 34)

\*  
\* \* \*

De heer Peumans stelt voor al deze aanbevelingen te schrappen.

Volgens spreker biedt dit informatieverslag immers geen meerwaarde in het mobiliteitsdebat. Zijn fractie heeft deelgenomen aan de commissiewerkzaamheden met betrekking tot het informatieverslag omdat zij de werking van de Senaat niet wil hinderen. Tegelijk kan de informatie die verkregen werd tijdens de hoorzittingen, aangewend worden om de samenwerking tussen de deelstaten via bilateraal contact te verbeteren.

Indien de Senaat toch aanbevelingen wenst te maken, dan dient de dagelijkse werking van de betrokken openbaar vervoersbedrijven hierbij niet in detail besproken te worden. De aanbevelingen moeten beperkt blijven tot het volgende :

3. Recommandations relatives aux plans de transport intégrés (recommandations 11 et 12)
4. Recommandations relatives à l'intégration tarifaire et billettique (recommandations 13 à 15)
5. Recommandations relatives à l'infrastructure (recommandations 16 à 21)
6. Recommandations relatives à l'information intégrée (recommandations 22 à 24)
7. Recommandations relatives aux mesures de promotion de l'intermodalité (recommandations 25 à 27)
8. Recommandations relatives aux mesures de promotion des transports publics (recommandations 28 et 29)
9. Recommandation relative aux incitants fiscaux (recommandation 30)
10. Recommandation relative à l'aménagement du territoire (recommandation 31)
11. Recommandations relatives à l'élargissement des compétences des Régions (recommandations 32 et 33)
12. Recommandation relative à la libéralisation (recommandation 34)

\*  
\* \* \*

M. Peumans propose de supprimer toutes ces recommandations.

Selon lui, le présent rapport d'information n'apporte en effet aucune plus-value au débat sur la mobilité. Si son groupe a participé aux travaux d'élaboration du rapport d'information en commission, c'est parce qu'il ne souhaite pas entraver le fonctionnement du Sénat. En même temps, les informations recueillies au cours des auditions peuvent être utilisées pour améliorer la collaboration entre les entités fédérées dans le cadre de contacts bilatéraux.

Si le Sénat souhaite malgré tout formuler des recommandations, celles-ci ne doivent pas porter sur le fonctionnement journalier détaillé des entreprises de transports publics concernées. Les recommandations doivent se limiter à ce qui suit :

— op politiek vlak : er moet bilateraal rechtstreeks contact zijn tussen de betrokken politieke spelers ;

— op operationeel vlak : we moeten streven naar een overleg tussen de betrokken openbaar vervoersbedrijven op vlak van tarieven, aanbod en investeringen.

Indien de Senaat het nodig acht om de aanbevelingen ruimer te interpreteren, dan wil de heer Peumans de verdere regionalisering en liberalisering van de openbaar vervoersbedrijven aanbevelen (zie : de aanbevelingen 32 tot 34).

Het voorstel van de heer Peumans wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

### **1. Een geïntegreerd beleid – algemeen**

#### **Aanbeveling 1 : Integratie inschrijven als doelstelling in de beheersovereenkomsten**

*De Senaat beveelt aan om in de beheersovereenkomsten met de openbaar vervoersmaatschappijen in te schrijven dat zij moeten streven naar een integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de informatie.*

Mevrouw Brouwers merkt op dat het streven naar integratie en overleg in feite reeds in de beheersovereenkomsten met de openbaar vervoersmaatschappijen is ingeschreven, maar het wordt niet toegepast.

Volgens de heer Vanackere zou het overleg een onderdeel kunnen zijn van de evaluatie van de leidend ambtenaar van een vervoersmaatschappij.

De heer Sanctorum stelt daarom voor deze aanbeveling te vervolledigen met de volgende zin : « Dit streven wordt in de beheersovereenkomsten verder vertaald in concrete doelstellingen, die opgevolgd en opgenomen worden in het evaluatieschema. »

Mevrouw Lambelin stelt voor de aanbeveling aan te vullen met : « en dat de beheersovereenkomsten de samenwerkingsmechanismen vaststellen met de andere operatoren van openbaar vervoer en ook met alle plaatselijke publieke actoren die hierbij betrokken zijn. »

Mevrouw de Bue meent dat er een verschil is tussen integratie (het doel) en samenwerking. De coördinatie werkt al niet goed. Men moet evalueren.

— sur le plan politique : les acteurs politiques concernés doivent avoir des contacts bilatéraux directs ;

— sur le plan opérationnel : les entreprises de transports publics concernées doivent se concerter à propos des tarifs, de l'offre et des investissements.

Si le Sénat estime nécessaire de conférer une interprétation plus large aux recommandations, M. Peumans souhaite recommander une régionalisation et une libéralisation plus poussées des entreprises de transports publics (voir recommandations 32 à 34).

La proposition de M. Peumans est rejetée par 10 voix contre 3.

### **1. Une politique intégrée – généralités**

#### **Recommandation 1 : Inscrire l'intégration en tant qu'objectif dans les contrats de gestion**

*Le Sénat recommande que les contrats de gestion conclus avec les sociétés de transports publics prévoient qu'elles doivent tendre vers une intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de l'information.*

Mme Brouwers observe que l'obligation de tendre à une intégration et de se concerter figure en fait déjà dans les contrats de gestion conclus avec les sociétés de transports publics mais que cette disposition n'est pas appliquée.

Selon M. Vanackere, la concertation pourrait faire partie des éléments pris en considération pour l'évaluation du fonctionnaire dirigeant d'une entreprise de transports publics.

M. Sanctorum propose donc de compléter cette recommandation par ce qui suit : « Cet effort est traduit, dans le contrat de gestion, en objectifs concrets qui seront vérifiés et inclus dans le schéma d'évaluation. »

Mme Lambelin suggère de compléter la recommandation par : « et que les contrats de gestion précisent les mécanismes de coopération avec les autres opérateurs de transport et l'ensemble des acteurs locaux concernés. »

Mme de Bue estime qu'il y a une différence entre l'intégration (le but) et la coopération. La coordination ne fonctionne déjà pas bien. Il faut évaluer.

De heer Vanackere stelt voor te voorzien dat de gebruikte terminologie in de verschillende beheersovereenkomsten zou worden afgestemd.

Mevrouw Brouwers is van mening dat een gezamenlijke sokkel, bijvoorbeeld inzake gewestgrensoverschrijdende samenwerking, in alle overeenkomsten zou moeten terugkomen.

Mevrouw De Ridder wil minimalistische aanbevelingen. De Senaat kan niet voorschrijven wat de verschillende vervoersoperatoren moeten doen, maar kan enkel aanbevelen dat er wordt samengewerkt en gestreefd naar een betere integratie. Het is zinloos om de terminologie van de verschillende beheersovereenkomsten op elkaar af te stemmen omdat de bewoordingen vaak een fundamenteel verschillende lading dekken.

De heer Vanackere haalt het voorbeeld aan van gratis-beleid van de operatoren dat gebaseerd kan zijn op fundamenteel verschillende criteria. Om tot een goede afstemming te komen, moeten de verschillende operatoren van elkaar weten welke criteria aangewend worden om een bepaald beleid te bereiken.

Volgens mevrouw De Ridder kan er geen sprake zijn dat de Senaat zou bepalen dat alle vervoersoperatoren dezelfde terminologie zouden moeten gebruiken. Dit behoort immers tot de eigen bevoegdheden van de Gewesten die autonoom de criteria voor hun beleid vastleggen.

De heer Henry wijst erop dat, aangezien de bevoegdheden verspreid zijn over de beleidsniveaus, de beheersovereenkomst zal worden ondertekend door de betreffende regering. Dat belet uiteraard niet dat de Senaat de diverse regeringen vraagt het onderling eens te worden. De overeenkomst tussen de regeringen moet resulteren in gemeenschappelijke voorstellen die in de beheersovereenkomsten worden opgenomen. Het komt elke regering toe dat in de beheersovereenkomst op te nemen.

De dames Brouwers en De Bue en de heer Vereeck stellen voor de tekst van aanbeveling 1 als volgt te doen luiden :

« Beheersovereenkomsten

De Senaat beveelt aan om in de beheersovereenkomsten met de openbaar vervoersmaatschappijen duidelijke en opvolgbare doelstellingen inzake integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de

M. Vanackere propose que l'on prévoie d'harmoniser la terminologie employée dans les différents contrats de gestion.

Mme Brouwers estime qu'un socle commun, par exemple en matière de coopération interrégionale, devrait figurer dans tous les contrats.

Mme De Ridder veut des recommandations minimalistes. Le Sénat ne doit pas indiquer aux divers opérateurs de transport ce qu'ils doivent faire, mais tout au plus leur recommander de coopérer et de tendre à une meilleure intégration. Dès lors que les termes recourent souvent une réalité fondamentalement différente, harmoniser la terminologie des différents contrats de gestion n'a guère de sens.

M. Vanackere donne l'exemple de la politique de gratuité des opérateurs, laquelle peut être basée sur des critères très divers. Pour bien harmoniser, il faut que les différents opérateurs sachent quels critères les uns et les autres utilisent pour réaliser un objectif stratégique déterminé.

Selon Mme De Ridder, il ne saurait être question pour le Sénat de décider que tous les opérateurs de transport doivent utiliser la même terminologie. Il s'agit en effet d'une compétence des Régions, qui déterminent en toute autonomie les critères qui orientent leur politique.

M. Henry signale que, puisqu'il y a une répartition des compétences entre les niveaux du pouvoir, le contrat de gestion sera signé par le gouvernement concerné. Cela n'empêche évidemment pas le Sénat de demander que les différents gouvernements s'entendent entre eux. Il faut que l'accord entre les gouvernements aboutisse à des propositions communes à transcrire dans les contrats de gestion. Il appartient à chaque gouvernement de l'inscrire dans le contrat de gestion.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent de formuler la recommandation 1 comme suit :

« Contrats de gestion

Le Sénat recommande d'inscrire, dans les contrats de gestion conclus avec les sociétés de transports publics, des objectifs clairs et évaluables en matière d'intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de

informatie in te schrijven, de realisatie van deze doelstellingen nauwgezet op te volgen en op te nemen in het evaluatieschema. »

De heer Vanackere vraagt zich af of er niet moet duidelijk gemaakt worden dat of de aanbeveling slaat op alle vervoersmaatschappijen, zowel de openbare als de privé vervoersbedrijven, en stelt daarom voor om het woord « alle » toe te voegen.

Mevrouw Brouwers stelt dat het opstellen en herzien van de beheersovereenkomsten in de Gewesten niet synchroon verloopt. Zij stelt voor om na het woord « duidelijke » de woorden « in de tijd op elkaar afgestemde » in te voegen.

De wijzigingen voorgesteld door de heer Vanackere en door mevrouw Brouwers op het tekstvoorstel van de dames Brouwers en De Bue en de heer Vereeck worden aangenomen met 12 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

De aldus gewijzigde aanbeveling 1 wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

### **Aanbeveling 2 : Een nieuw samenwerkingsmodel voor grootstedelijke gebieden**

*De Senaat beveelt aan om, naar het Franse voorbeeld van het Syndicat des transports d'Île de France, een organisatiemodel op te zetten dat voor grootstedelijke gebieden zoals Brussel, Antwerpen of Luik een geïntegreerd beleid inzake het openbaar vervoer uitwerkt en uitvoert. Tot dat model treden alle Gewesten, provincies en gemeenten toe op het grondgebied waarvan het betrokken grootstedelijke gebied zich uitstrekt.*

*Dit organisatiemodel bepaalt welke verbindingen verzorgd moeten worden. Het bepaalt de algemene voorwaarden voor de exploitatie en de financiering van de te leveren diensten en waakt over de coherentie van de investeringsprogramma's. Het is verantwoordelijk voor het tariefbeleid.*

*De raad van bestuur van dit organisatiemodel is samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken overheden.*

De commissie beslist vooreerst om in de aanbeveling 2 de verwijzing naar het Franse voorbeeld van het Syndicat des transports d'Île-de-France te schrappen.

Mevrouw Lambelin stelt vervolgens voor aanbeveling 2 als volgt te vervangen :

l'information, de suivre attentivement la concrétisation de ces objectifs et de les inclure dans le schéma d'évaluation. »

M. Vanackere se demande s'il ne faudrait pas préciser que la recommandation porte sur toutes les sociétés de transport, tant publiques que privées, et propose dès lors d'ajouter le mot « toutes ».

Mme Brouwers indique que l'élaboration et la révision des contrats de gestion dans les Régions ne se déroulent pas de manière synchrone. Elle propose d'insérer les mots « , coordonnés dans le temps » après le mot « clairs ».

Les modifications proposées par M. Vanackere et Mme Brouwers à la proposition de texte de Mmes Brouwers et De Bue et de M. Vereeck sont adoptées par 12 voix contre 3 et 3 abstentions.

La recommandation 1 ainsi modifiée est adoptée par un vote identique.

### **Recommandation 2 : Un nouveau modèle de coopération pour les zones métropolitaines**

*Le Sénat recommande de mettre sur pied, suivant l'exemple français du Syndicat des transports d'Île-de-France, un modèle organisationnel qui élaborerait et mettrait en œuvre une politique intégrée en matière de transports publics pour les zones métropolitaines telles que Bruxelles, Anvers ou Liège. Toutes les Régions, provinces et communes sur le territoire desquelles s'étend la zone métropolitaine concernée adhéreraient à ce modèle.*

*Ce modèle organisationnel déterminerait les liaisons qui devraient être assurées. Il fixerait les conditions générales relatives à l'exploitation et au financement des services à fournir et veillerait à la cohérence des programmes d'investissement. Il serait responsable de la politique tarifaire.*

*Le conseil d'administration de ce modèle organisationnel serait composé de représentants des autorités concernées.*

La commission décide d'abord de supprimer, dans la recommandation 2, la référence à l'exemple français du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Mme Lambelin propose ensuite de remplacer la recommandation 2 par :

« Betere coördinatie.

De Senaat beveelt aan op eenzelfde grondgebied het hele beleid betreffende het openbaar vervoer en de betrokken actoren op het vlak van de mobiliteit te coördineren. »

Spreekster verduidelijkt dat uit de hoorzittingen blijkt dat het raadzaam is alle beleidsvormen voor het vervoer en van de actoren op het vlak van de mobiliteit op eenzelfde grondgebied te coördineren.

De heer Vanackere antwoordt dat de meeste sprekers verder gegaan zijn dan het louter aanmoedigen van coördinatie en verwezen hebben naar een « structuur ». Spreker is overtuigd van de nood aan een centraal punt waar de coördinatie zich voltrekt. Als de coördinatie tussen de vervoersoperatoren via het oprichten van een « bassin » tot stand wordt gebracht, spreekt het vanzelf dat de soevereiniteit van de verschillende betrokken overheden wordt gerespecteerd.

Mevrouw Lambelin verkiest « vervoersbassin » boven « structuur » omdat het eerste meer omvat.

De heer Vereeck vraagt zich af of de omschrijving van de grootstedelijke gebieden overeenstemt met de dertien Vlaamse vervoersregio's. Vormen deze grootstedelijke gebieden een bijkomende indeling naast de reeds bestaande platformen ?

Mevrouw Brouwers is van oordeel dat het systeem van de grootstedelijke gebieden wel degelijk verenigbaar is met de dertien Vlaamse vervoersregio's. Voor gewestelijke grootstedelijke gebieden, zoals Antwerpen, kan een oplossing gevonden worden met de NMBS. Het grootstedelijk gebied Brussel reikt echter verder dan de negentien gemeenten en is dus gewestgrensoverschrijdend. Voor gewestgrensoverschrijdende trajecten kan het geïntegreerd beleid worden overgelaten aan een gemeenschappelijke projectstructuur die bestuurd en gefinancierd wordt naar het voorbeeld van de Viapass voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, waarvoor de Gewesten samen een gemeenschappelijke structuur in het leven hebben geroepen.

Er zijn ook andere gewestgrensoverschrijdende problemen. Spreekster haalt het voorbeeld aan van een kind met gescheiden ouders, waar één ouder in Wallonië en de andere in Vlaanderen woont. Als dat kind om de week bij één van de ouders verblijft (wat de regel is in geval van co-ouderschap) dan heeft het twee schoolabonnementen nodig (één van de TEC en één van De Lijn) waarvoor nu

« Une meilleure coordination.

Le Sénat recommande de coordonner sur un même territoire, l'ensemble des politiques de transports et des acteurs de la mobilité. »

L'oratrice précise qu'il ressort des auditions qu'il convient d'encourager la coordination sur un même territoire de l'ensemble des politiques de transport et les acteurs de la mobilité.

M. Vanackere répond que la plupart des intervenants ont fait plus que simplement encourager la coordination et ont fait référence à une « structure ». Il est convaincu de la nécessité de disposer d'une unité centrale où serait assurée la coordination. Si la coordination entre les opérateurs de transport passe par la création d'un « bassin », il va de soi que la souveraineté des différentes autorités concernées sera respectée.

Mme Lambelin préfère « bassin de transport » à « structure » parce que le premier est plus englobant.

M. Vereeck se demande si la définition donnée aux zones métropolitaines correspond aux treize régions de transport flamandes. Ces zones métropolitaines constituent-elles une subdivision supplémentaire s'ajoutant aux plateformes existantes ?

Mme Brouwers estime que le système des zones métropolitaines est bien compatible avec les treize régions de transport flamandes. On peut trouver avec la SNCB une solution pour les zones métropolitaines régionales, comme Anvers. La zone métropolitaine de Bruxelles s'étend toutefois au-delà des dix-neuf communes et est donc transrégionale. Pour les trajets transrégionaux, la politique intégrée peut être confiée à un projet de structure commune gérée et financée de la même manière que Viapass, la structure commune créée par les Régions pour la perception de la taxe kilométrique imposée aux camions.

Il existe encore d'autres problèmes transrégionaux. L'intervenante prend l'exemple d'un enfant dont les parents sont divorcés, l'un vivant en Wallonie et l'autre en Flandre. Si cet enfant réside une semaine sur deux chez l'un de ses parents (ce qui est la règle en cas de garde alternée), il a besoin de deux abonnements scolaires (un TEC et un De Lijn) pour lesquels il ne bénéficie

geen enkele korting bestaat. Ook een dergelijk probleem zou opgelost moeten kunnen worden.

De heer Henry vindt dat het grootstedelijk gebied te beperkend is. Men moet veeleer van een overleg- of adviesstructuur spreken : een raad van bestuur die over het hele vervoersaanbod beslist.

De heer Vanackere suggereert dat de overkoepelende structuur een soort kenniscentrum zou kunnen zijn. Op dit ogenblik is er immers niemand die een globaal zicht heeft op de afstemming tussen de verschillende operatoren van openbaar vervoer.

Mevrouw De Bue wijst erop dat de Senaat een duidelijk overzicht van het overleg moet hebben. Men kan niet anders dan de mislukking vaststellen. Het duurde meer dan 10 jaar voor de MOBIB-kaart er was en het ziet er niet naar uit dat het tot een tariefintegratie komt. We moeten tot een echte overlegstructuur komen.

Mevrouw Segers is van oordeel dat samenwerking op grootstedelijk niveau de klok dertig jaar terugzet in de tijd. Toen werd er op beperkte schaal samengewerkt, wat tot versnippering leidde. De Brusselse Hoofdstedelijke Gemeenschap zou in deze optiek ook Vilvoorde omvatten, waarbij Vilvoorde het onderspit zou moeten delven.

De dames Brouwers en De Bue en de heer Vereeck stellen voor de tekst van aanbeveling 2 als volgt te doen luiden :

#### « Een mobiliteitsregie

De Senaat beveelt aan dat vertrekende vanuit de autonomie van de federale overheid en de Gewesten oplossingen worden gezocht voor wie regelmatig verschillende operatoren nodig heeft voor zijn verplaatsingen. Hiervoor wordt een beslissingsstructuur uitgewerkt die de regie voert over operator-overschrijdende knelpunten inzake netwerk, tarieven en communicatie, knooppunten, interoperabiliteit, multimodale benadering, enz. Een samenwerkingsovereenkomst tussen de Gewesten en de federale overheid beschrijft de uitwerking van deze integratie.

De vertegenwoordigers van ieder Gewest zijn in deze beslissingsstructuur optimaal op elkaar afgestemd en bij voorkeur dezelfde als bij de vervoersregie op gewestelijk niveau. »

Het voorstel van mevrouw Lambelin om de tekst van de aanbeveling te vervangen wordt verworpen met 7 tegen 4 stemmen bij 3 onthoudingen.

actuellement d'aucune réduction. Un tel problème devrait également pouvoir être résolu.

M. Henry considère que la zone métropolitaine est trop limitative. Il faut plutôt parler d'une structure de concertation ou d'avis : un conseil d'administration qui décide de toute l'offre des transports.

M. Vanackere suggère que la structure faitière puisse jouer le rôle d'un centre d'expertise. En effet, pour le moment, personne n'a une vision globale de la coordination entre les différents opérateurs de transports publics.

Mme De Bue fait observer que le Sénat se doit d'avoir une vue d'ensemble claire de la concertation. On arrive fatallement à un constat d'échec. Il a fallu plus de dix ans pour concrétiser la carte MOBIB et l'intégration tarifaire n'a pas l'air d'aboutir. Il faut arriver à une vraie structure de concertation.

Mme Segers considère que la coopération au niveau métropolitain nous ramène trente ans en arrière. À l'époque, on coopérait sur une petite échelle, ce qui a conduit à un morcellement. Dans cette optique, la Communauté métropolitaine de Bruxelles s'étendrait jusqu'à Vilvoorde, qui en serait le parent pauvre.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent de formuler la recommandation 2 comme suit :

#### « Une régie mobilité

Le Sénat recommande que, partant de l'autonomie de l'État fédéral et des Régions, des solutions soient recherchées pour ceux qui ont régulièrement besoin de différents opérateurs pour leurs déplacements. À cet effet, est élaborée une structure décisionnelle qui assure la régie pour les problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs et de communications, de points nodaux, d'interopérabilité, de mobilité multimodale, etc. Un accord de coopération entre les Régions et l'autorité fédérale décrit le développement de cette intégration.

Au sein de cette structure décisionnelle, les représentants de chaque Région se coordonnent de manière optimale et sont de préférence ceux qui détiennent la régie du transport au niveau régional. »

La proposition de Mme Lambelin pour remplacer le texte de la recommandation est rejetée par 7 voix contre 4 et 3 abstentions.

Het tekstvoorstel van de dames Brouwers en De Bue en de heer Vereeck wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 2 bij 4 onthoudingen.

### **Aanbeveling 3 : Een duidelijke beslissingsstructuur**

*De Senaat beveelt aan dat de overheid het beleid inzake openbaar vervoer uittekent en dat de operatoren enkel verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit beleid.*

*Daartoe moet een modus-onafhankelijke mobiliteitsregie worden uitgebouwd, waarbij de overheid de openbaar vervoersnoden bepaalt zonder afhankelijk te zijn van één specifieke operator.*

*De mobiliteitsregie dient te gebeuren op twee niveaus, enerzijds het InterCity-niveau (IC) en anderzijds het lokale niveau (L) binnen afgebakende vervoersregio's. Het IC-niveau moet de ruggengraat vormen van het openbaar vervoer met een kwaliteitsvol aanbod aan frequente, snelle en comfortabele verbindingen tussen de belangrijkste knooppunten per trein, tram of snelbus. Het lokale niveau staat in voor het fijnmazige onderliggende net, aangepast aan de lokale behoeften. Deze lokale verbindingen kunnen worden ingevuld door bus, tram, taxi of eventueel trein.*

De heer Vereeck wenst vooreerst het gemaakte onderscheid tussen regie en uitvoering te verduidelijken.

Regie betekent het bepalen van de filosofie en de grote lijnen ; daarna wordt de uitvoering ervan toevertrouwd aan de vier openbaar vervoersmaatschappijen. Het probleem is dat de vier operatoren nu elk een eigen regie, een eigen vervoersfilosofie, hanteren. Daarom pleit spreker ervoor dat de overheid, zowel politiek als ambtelijk, opnieuw de lijnen zou uitzetten.

Er is overleg nodig tussen het federale en de regionale niveaus, de respectievelijke ministers en administraties, zoals nu voorzien in het intermodaliteitsplatform. Vervolgens wordt in Vlaanderen een eigen vervoersbeleid uitgetekend, nu met een kern-net, dertien vervoersregio's en vervoer op maat.

La proposition de texte de Mmes Brouwers et De Bue et de M. Vereeck est adoptée par 9 voix contre 2 et 4 abstentions.

### **Recommandation 3 : une structure décisionnelle claire**

*Le Sénat recommande que la politique en matière de transports publics soit définie par les pouvoirs publics et que les opérateurs soient uniquement responsables de la mise en œuvre de celle-ci.*

*À cet effet, il convient de créer une régie mobilité non liée à un mode de transport déterminé, dans le cadre de laquelle les pouvoirs publics détermineraient les besoins en matière de transports publics sans dépendre d'un opérateur spécifique.*

*La régie mobilité doit être assurée à deux niveaux, à savoir au niveau InterCity (IC) et au niveau local (L) au sein de régions de transport délimitées. Le niveau IC doit former la colonne vertébrale des transports publics, avec une offre optimale de liaisons fréquentes, rapides et confortables assurées par des trains, trams ou bus rapides entre les principaux points nodaux. Le niveau local, quant à lui, concerne le réseau secondaire densément maillé et adapté aux besoins locaux. Les liaisons locales peuvent être assurées par le bus, le tram, le taxi ou éventuellement le train.*

M. Vereeck souhaite d'abord clarifier la distinction qui est faite entre régie et mise en œuvre.

Par régie, il faut entendre le fait de définir la philosophie et les grandes lignes ; la mise en œuvre de celle-ci est confiée, quant à elle, aux quatre sociétés de transports publics. Le problème est qu'à l'heure actuelle, les quatre opérateurs disposent chacun de leur propre régie et appliquent leur propre philosophie en matière de transport. L'intervenant plaide dès lors pour qu'on laisse à nouveau aux pouvoirs publics le soin de définir les lignes sur le plan tant politique qu'administratif.

Une concertation est indispensable entre le niveau fédéral et les niveaux régionaux par le biais de leurs ministres et administrations respectifs, comme cela est prévu actuellement dans la plateforme d'intermodalité. Par ailleurs, la Flandre a défini sa propre politique en matière de transport, en prévoyant un réseau central, treize régions de transport et une offre de transport sur mesure.

Voor het gemeenschappelijk spoornet, de ruggengraat van het beleid, moet er zowel een overlegstructuur als een beslissingsstructuur zijn waarin alle belanghebbenden vertegenwoordigd zijn.

De mobiliteitsregie dient op twee niveaus te gebeuren : het InterCity-niveau en het lokale niveau. Het lokale niveau staat in voor het fijnmazige onderliggende net, aangepast aan de lokale behoeften (verbouwend op het kern-net en de vervoersregio's in Vlaanderen). Deze lokale verbindingen kunnen worden ingevuld door bus, tram, taxi of eventueel trein. De Vlaamse overheid kan dus een modus-onafhankelijke regie ontwikkelen, inclusief treinaanbod, en dan logischerwijze ook één ticket met gelijk tarief aanbieden.

Wat de aanbeveling met betrekking tot een modus-onafhankelijke mobiliteitsregie betreft, zou de overheid moeten optreden als mobiliteitsregisseur van het openbaar vervoer en de noden bepalen van de operatoren. De operatoren hebben op dit moment echter zowel de regie als de uitvoering in handen en blijven vaak binnen de eigen bedrijfslogica steken. Daarom stelt spreker voor deze aanbeveling als volgt aan te vullen : « Om een geïntegreerd aanbod van openbaar vervoer aan de reiziger te kunnen aanbieden, is er geen nood aan bijkomende overlegstructuren maar aan één duidelijke beslissingsstructuur. »

De heer Vanackere is van mening dat het debat over de modus-(on)afhankelijkheid en dat over het wegnemen van de regie bij de vervoersoperatoren, niet dezelfde zijn. Het laatste debat kan zowel modus-afhankelijk (rekening houdend met de modi trein, tram of bus) als modus-onafhankelijk (geen rekening houdend met de gekozen vervoersmodi) worden gevoerd.

Volgens de heer Vereeck is het debat over de modus-onafhankelijkheid innig verbonden met het debat over het wegnemen van de regie bij de vervoersoperatoren.

De heer Sanctorum vindt de definitie van de operator en zijn taken enerzijds en de politieke verantwoordelijkheid als regisseur anderzijds niet zo duidelijk.

Voor de heer Vanackere zou de nieuwe beslissingsstructuur inzake de afstemming van het openbaar

Pour le réseau ferroviaire commun, qui constitue l'épine dorsale de la politique, il faut à la fois une structure de concertation et une structure décisionnelle où l'ensemble des parties prenantes sont représentées.

La régie mobilité doit être assurée à deux niveaux, à savoir au niveau InterCity et au niveau local. Le niveau local s'occupe du réseau secondaire densément maillé et adapté aux besoins locaux (prenant appui sur le réseau central et les régions de transport en Flandre). Ces liaisons locales peuvent être assurées par le bus, le tram, le taxi ou éventuellement le train. L'autorité flamande peut donc développer une régie non liée à un mode de transport déterminé, y compris en matière d'offre de trains, et proposer aussi, logiquement, un ticket unique à tarif égal.

En ce qui concerne la recommandation relative à la création d'une régie mobilité non liée à un mode de transport déterminé, les pouvoirs publics devraient intervenir comme régisseur de la mobilité des transports publics et définir les besoins des opérateurs. Toutefois, à l'heure actuelle, tant la régie que la mise en œuvre restent aux mains des opérateurs qui demeurent souvent accrochés à leur propre logique d'entreprise. C'est pourquoi l'intervenant propose de compléter cette recommandation par ce qui suit : « Afin de pouvoir proposer une offre intégrée en matière de transports publics aux usagers, il faut non pas créer des structures de concertation supplémentaires mais prévoir une structure décisionnelle unique clairement définie. »

M. Vanackere est d'avis que le débat sur l'existence ou non d'un lien entre la régie et un mode de transport spécifique et le débat sur l'opportunité de soustraire la régie aux opérateurs de transport sont deux choses différentes. Sur ce deuxième point, le débat peut être mené indépendamment du fait que la régie soit liée à un mode de transport spécifique (le train, le tram ou le bus) ou qu'elle ne le soit pas (sans prise en compte des modes de transport précités).

Selon M. Vereeck, le débat sur l'absence de lien avec un mode de transport précis est intrinsèquement lié au débat sur le fait de soustraire la régie aux opérateurs de transport.

M. Sanctorum trouve que la définition de l'opérateur et de ses tâches, d'une part, et de la responsabilité politique en tant que régisseur, d'autre part, manque de clarté.

Selon M. Vanackere, la structure décisionnelle qui serait créée dans le but de coordonner l'offre en matière de

vervoer, een institutionele nieuwigheid inhouden. In alle geval moet de bevoegdheidsverdeling tussen de Gewesten en de federale overheid gerespecteerd worden. Spreker maakt een vergelijking met een intergouvernementele organisatie, waarbij beslissingen worden genomen die de soevereiniteit van elke deelnemende Staat respecteren.

Als er een probleem rijst van bus of tramverbinding met een spoorlijn, moet dit een snelle en praktische oplossing krijgen die wordt uitgewerkt door de betrokken vervoersoperatoren. Verder moet ook het probleem van de tariefintegratie doortastend worden aangepakt zodat de reiziger die een gewestgrensoverschrijdend traject aflegt niet bestraft wordt. Hier moet een zogenaamde « intergouvernementele beslissing » met bindend karakter worden genomen.

Mevrouw Segers is geen voorstander om regie en exploitatie los te koppelen, en zeker niet van een nieuw dirigistisch model. Het is belangrijk dat diegene die op het terrein staat, snel kan inspelen op concrete noden. Bijvoorbeeld : de vraag naar extra buslijnen om de kinderen van vluchtelingen naar een school te vervoeren, kan niet centraal vanuit Brussel worden beantwoord. De essentie is maximaal overleg en dit moet niet gebeuren via nieuwe structuren, maar wel via de beheersovereenkomsten die de Gewesten met hun vervoersmaatschappijen afsluiten.

De heer Vereeck antwoordt dat hij zeker niet heeft gepleit voor een superstructuur, maar wel voor het vervangen van niet-functionerende organen door een doelmatige structuur. Het voorbeeld van de kinderen van vluchtelingen kan perfect opgelost worden binnen één van de dertien vervoersregio's in Vlaanderen omdat de burgemeesters de noden op het terrein kennen. Daarvoor is geen federale superstructuur nodig of gewenst.

De heer Vanackere is van oordeel dat voorstanders van een « beslissingsniveau » hier niet noodzakelijk een soort communautair niveau (zoals het geval is voor de Europese Unie) mee bedoelen, maar wel een niveau waar het principe van het zoeken naar een consensus blijft gelden.

Mevrouw Brouwers verwijst naar de top inzake mobiliteit die de vier bevoegde ministers hebben gehouden en waarbij in een artikel in *De Standaard* van 17 februari 2016 werd gesteld : « Vier ministers maar

transports publics serait une innovation institutionnelle. Quoi qu'il en soit, il faudra veiller à ce que la répartition des compétences entre les Régions et l'autorité fédérale soit respectée. L'intervenant dresse un parallèle avec une organisation intergouvernementale où les décisions sont prises dans le respect de la souveraineté de chaque État participant.

S'il y a un problème de correspondance entre une ligne de bus ou de tram et une ligne de train, il faut que les opérateurs de transport concernés puissent rapidement y apporter une solution concrète. Il faut aussi s'attaquer avec fermeté au problème de l'intégration tarifaire afin que le voyageur qui emprunte un parcours interrégional ne soit pas pénalisé. Il faudrait dans ce cas une décision « intergouvernementale » à caractère contraignant.

Mme Segers n'est pas favorable à l'idée que l'on dissocie la régie et l'exploitation et encore moins à celle qui consisterait à instaurer un nouveau modèle à caractère dirigiste. Il importe que les acteurs de terrain puissent répondre rapidement aux besoins concrets. Elle donne l'exemple suivant : on ne peut confier aux instances centrales situées à Bruxelles le traitement de la demande de mise en service de lignes de bus supplémentaires pour transporter les enfants de réfugiés à l'école. L'essentiel est de mettre en place une concertation poussée et, pour cela, il faut non pas créer de nouvelles structures mais tirer parti des contrats de gestion que les Régions concluent avec leurs sociétés de transport.

M. Vereeck répond qu'il a plaidé non pas pour la création d'une superstructure, mais bien pour le remplacement des organes qui ne fonctionnent pas par une structure performante. La demande précitée relative au transport des enfants de réfugiés pourrait parfaitement être prise en charge à l'intérieur d'une des treize régions de transport de Flandre parce que les bourgmestres connaissent les besoins sur le terrain. Il n'est pas nécessaire de disposer pour cela d'une superstructure fédérale.

M. Vanackere pense que les partisans d'un niveau décisionnel ne visent pas nécessairement en l'espèce une sorte de niveau communautaire (comme c'est le cas pour l'Union européenne) mais pensent plutôt à un niveau où le principe qui prévaut est celui de la recherche du consensus.

Mme Brouwers renvoie à la réunion que les quatre ministres compétents ont consacrée à la mobilité et que le journal *De Standaard* a évoquée dans son édition du 17 février 2016 sous le titre « Quatre ministres mais pas

geen globale visie op mobiliteit ». Er moet in alle geval een consensus-beslissing worden getroffen, desnoods in aanwezigheid van de directeurs-generaal. Er moeten ook oplossingen worden gezocht voor tariefproblemen die rijzen naar aanleiding van gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer.

De NMBS blijft de ruggengraat van het openbaar vervoer. Bij de invoering van het vorige vervoersplan van de NMBS hadden de gewestelijke vervoersmaatschappijen onvoldoende tijd om hun tijdsschema's af te stemmen op het nieuwe plan van de NMBS. Voor het vervoersplan 2017 is er meer bereidheid tot onderhandeling. Er is politieke wil nodig om de files op te lossen via een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer.

De heer Henry meent dat de operatoren van het openbaar vervoer absoluut rekening moeten houden met elkaar's beslissingen. Alle regeringen en hun operatoren kunnen aansluiten bij een samenwerkingsakkoord en alle actoren kunnen hun bevoegdheid binnen dat kader uitoefenen. In de steden zijn het uiteraard de operatoren die de beslissingen nemen.

Door middel van een plaats van overleg kan men de politieke beslissingen regelen en de best mogelijke dienstverlening verkrijgen. Op dat niveau kan men beslissingen op langere termijn nemen dan de operatoren doen, die meer aandacht hebben voor het dagelijks management van hun dienstverlening.

De heer Peumans onderstreept dat de gewestelijke vervoersmaatschappijen wel degelijk overleggen met de NMBS, zeker wat gewestgrensoverschrijdende lijnen betreft. Het stads- en streekvervoer waren vroeger aparte intercommunales, samen met de toenmalige maatschappij voor de buurtspoorwegen. Door de oprichting van De Lijn (1991) werd op niveau van het Vlaams Gewest een geïntegreerd aanbod bereikt.

Men kan een aantal overlegstructuren evalueren en eventueel hervormen, maar men mag geen overkoepelende beslissingsstructuur oprichten die in de plaats van de operatoren beslissingen zou nemen in verband met afstemming inzake openbaar vervoer.

Volgens spreker worden er nog een aantal andere elementen over het hoofd gezien. Zo werd reeds op 17 juni 1991 een samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse

de vision globale de la mobilité » (*traduction*). Il faut en tout cas des décisions de consensus, à prendre si nécessaire en présence des directeurs généraux. Il faut aussi apporter des solutions aux problèmes de tarification qui se posent pour les déplacements interrégionaux.

La SNCB reste l'épine dorsale des transports en commun. Lors de l'introduction du plan de transport précédent de la SNCB, les sociétés de transport régionales n'avaient pas eu assez de temps pour adapter leurs horaires à ce nouveau plan. En ce qui concerne le plan de transport 2017, les acteurs concernés se montrent davantage prêts à négocier. Une volonté politique est indispensable pour résoudre les problèmes de congestion sur nos routes et ce, par le biais d'une approche intégrée des transports en commun.

M. Henry estime qu'il est impératif que les opérateurs des transports en commun tiennent compte des décisions des uns et des autres. Les différents gouvernements et leurs opérateurs peuvent adhérer à un accord de coopération et chaque acteur peut exercer sa compétence dans ce cadre. Au niveau des villes, ce sont évidemment les opérateurs qui prennent les décisions.

Un lieu de rencontre entre les différents acteurs permet de régler les décisions politiques et d'avoir le meilleur service possible. À ce niveau, il est possible de prendre des décisions à plus long terme que ce n'est le cas pour les opérateurs qui sont plus orientés vers la gestion journalière de leurs services.

M. Peumans souligne que les sociétés régionales de transport se concertent bel et bien avec la SNCB, certainement en ce qui concerne les lignes interrégionales. Les transports urbains et vicinaux étaient auparavant gérés par des intercommunales distinctes, en collaboration avec l'ancienne société des chemins de fer vicinaux. La création de De Lijn (en 1991) a permis d'assurer une offre intégrée au niveau de la Région flamande.

On peut évaluer une série de structures de concertation et éventuellement les réformer, mais on ne peut pas créer une structure décisionnelle faîtière qui prendrait, à la place des opérateurs, des décisions en matière d'harmonisation dans le domaine des transports publics.

Selon l'intervenant, une série d'autres éléments sont également oubliés. Ainsi, un accord de coopération a déjà été conclu le 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale

Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregd vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Peumans beklemtoont dat een regionalisering van de NMBS aangewezen is om de problemen inzake samenwerking beter aan te pakken.

Mevrouw De Ridder stelt dat haar fractie de aanbevelingen 2 en 3 minstens wil vervangen door de volgende punten :

- er moet bilateraal rechtstreeks contact zijn tussen de betrokken politieke spelers ;
- de afsprakenkaders en het overleg op operationeel niveau zoals dat nu reeds wordt uitgebouwd, moet voortgezet worden ;
- de NMBS dient de andere vervoersmaatschappijen te zien als gelijken.

Voor spreekster moeten er dus zeker geen nieuwe structuren voorzien worden, maar dient het bestaande overleg geïntensificeerd worden.

De dames Brouwers en De Bue en de heer Vereeck stellen voor dat de tekst van aanbeveling 3 als volgt zou worden aangepast :

#### « Een duidelijke taakverdeling

De Senaat beveelt aan dat de overheid het beleid inzake openbaar vervoer uittekent (strategisch niveau) en dat de operatoren verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit beleid (operationeel niveau). »

Dit tekstvoorstel wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

\*  
\* \* \*

Na deze stemming beslist de commissie om de volgorde van de aanbevelingen 1, 2 en 3 te wijzigen als volgt :

#### 1. Een duidelijke taakverdeling

De Senaat beveelt aan dat de overheid het beleid inzake openbaar vervoer uittekent (strategisch niveau) en dat de operatoren verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van dit beleid (operationeel niveau).

concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Peumans souligne qu'il serait indiqué de régionaliser la SNCB afin de pouvoir mieux gérer les problèmes de coopération.

Mme De Ridder précise que son groupe souhaite remplacer au moins les recommandations 2 et 3 par les points suivants :

- les acteurs politiques concernés doivent avoir des contacts bilatéraux directs ;
- il convient de maintenir les cadres conventionnels et de poursuivre la concertation au niveau opérationnel telle qu'elle se déroule déjà actuellement ;
- la SNCB doit considérer les autres sociétés de transports comme ses égales.

Aux yeux de l'intervenant, il ne faut donc certainement pas prévoir de nouvelles structures, mais intensifier la concertation qui existe déjà.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent de formuler la recommandation 3 comme suit :

#### « Une répartition claire des tâches

Le Sénat recommande que la politique en matière de transports publics (niveau stratégique) soit définie par les pouvoirs publics et que les opérateurs soient responsables de la mise en œuvre de celle-ci (niveau opérationnel). »

Cette proposition de texte est adoptée par 12 voix contre 2.

\*  
\* \* \*

Après ce vote, la commission décide de modifier comme suit l'ordre des recommandations 1, 2 et 3 :

#### 1. Une répartition claire des tâches

Le Sénat recommande que la politique en matière de transports publics (niveau stratégique) soit définie par les pouvoirs publics et que les opérateurs soient responsables de la mise en œuvre de celle-ci (niveau opérationnel).

## 2. Een mobiliteitsregie

De Senaat beveelt aan dat vertrekkende vanuit de autonomie van de federale overheid en de Gewesten oplossingen worden gezocht voor wie regelmatig verschillende operatoren nodig heeft voor zijn verplaatsingen. Hiervoor wordt een beslissingsstructuur uitgewerkt die de regie voert over operator-verschrijdende knelpunten inzake netwerk, tarieven en communicatie, knooppunten, interoperabiliteit, multimodale benadering, enz. Een samenwerkingsovereenkomst tussen de Gewesten en de federale overheid beschrijft de uitwerking van deze integratie.

De vertegenwoordigers van ieder Gewest zijn in deze beslissingsstructuur optimaal op elkaar afgestemd en bij voorkeur dezelfde als bij de vervoersregie op gewestelijk niveau.

## 3. Beheersovereenkomsten

De Senaat beveelt aan om in de beheersovereenkomsten met alle openbaar vervoermaatschappijen duidelijke, in de tijd op elkaar afgestemde en opvolgbare doelstellingen inzake integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de informatie in te schrijven, de realisatie van deze doelstellingen nauwgezet op te volgen en op te nemen in het evaluatieschema.

### **2. Samenwerkings- en overlegstructuren**

Mevrouw Lambelin stelt voor in dit hoofdstuk vooran, voor het huidige punt 4, een nieuw punt 4 in te voegen, luidende :

« Inachtneming van de prioriteiten van de betrokken partijen

De Senaat beveelt aan rekening te houden met de prioriteiten die worden vooropgesteld door de gebruikers en de werknemers van de vervoermaatschappijen, de mobiliteitsexperts, de Parlementen en regeringen van de deelstaten, bij het uittekenen van de toekomst van het openbaar vervoer, en in het bijzonder van de spoorwegen. »

Mevrouw Lambelin legt uit dat dit tekstvoorstel heel belangrijk is voor haar fractie. Het is essentieel voor de optimale samenwerking van alle actoren voor een toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer.

Dit voorstel geeft de woorden weer van sommige sprekers op de hoorzittingen. Het is essentieel dat men

## 2. Une régie mobilité

Le Sénat recommande que, partant de l'autonomie de l'État fédéral et des Régions, des solutions soient recherchées pour ceux qui ont régulièrement besoin de différents opérateurs pour leurs déplacements. À cet effet est élaborée une structure décisionnelle qui assure la régie pour les problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs et de communications, de points noraux, d'interopérabilité, de mobilité multimodale, etc. Un accord de coopération entre les Régions et l'autorité fédérale décrit le développement de cette intégration.

Au sein de cette structure décisionnelle, les représentants de chaque Région se coordonnent de manière optimale et sont de préférence ceux qui détiennent la régie du transport au niveau régional.

## 3. Contrats de gestion

Le Sénat recommande d'inscrire, dans les contrats de gestion conclus avec toutes les sociétés de transports publics, des objectifs clairs, coordonnés dans le temps et évaluables en matière d'intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de l'information, de suivre attentivement la concrétisation de ces objectifs et de les inclure dans le schéma d'évaluation.

### **2. Structures de coopération et de concertation**

Mme Lambelin propose d'insérer dans ce chapitre *in limine* un nouveau point 4 avant le point 4 actuel, libellé comme suit :

« Prise en compte des priorités des parties prenantes

Le Sénat recommande de prendre en compte les priorités exprimées par les usagers des transports, les travailleurs des sociétés de transport, les experts de la mobilité, les Parlements et les gouvernements des entités fédérées pour l'avenir du transport public, notamment ferroviaire. »

Mme Lambelin explique que cette proposition de texte est très importante pour son groupe. Il revêt un caractère essentiel pour une collaboration optimale de tous les acteurs pour un transport en commun accessible et efficace.

Cette proposition reflète les propos de certains orateurs lors des auditions. La prise en compte des priorités

rekening houdt met de prioriteiten die worden vooropgesteld door de gebruikers van het openbaar vervoer, de werknemers van de vervoersmaatschappijen, de mobiliteitsexperts, de Parlementen en regeringen van de deelstaten met het oog op optimale samenwerking voor een toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer.

Mevrouw Brouwers stelt vast dat in deze tekst alleen wordt gesproken over gebruikers, werknemers, experten, parlementen en regeringen, en niet over het management van de openbaar vervoersmaatschappijen zelf terwijl die toch ook een eigen visie hebben. Spreekster kan dan ook niet instemmen met het tekstvoorstel van mevrouw Lambelin.

Ook de heer Vanackere is van oordeel dat men rekening moet houden met alle *stakeholders*.

De heer Henry is voorstander van dat voorstel en meent dat het om een intentie gaat die op verscheidene plaatsen kan worden overgenomen.

De heer Vereeck zal tegen dit voorstel stemmen omdat het volgens hem geen meerwaarde biedt.

Het tekstvoorstel van Mevrouw Lambelin wordt verworpen met 9 stemmen tegen 7.

#### **Aanbeveling 4 : Interministeriële Conferentie**

*De Senaat beveelt aan dat de Interministeriële Conferentie haar rol als overlegorgaan inzake openbaar vervoer ten volle opneemt, zowel voor het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten als tussen de Gewesten onderling.*

De heer Vereeck stelt dat voor de rol als overlegorgaan inzake openbaar vervoer beter ECMM, dat veel performanter kan zijn dan ICIMIT, gebruikt worden.

Mevrouw De Bue legt dat dat in ECMM (platform intermodaliteit) dat begin maart 2016 vergaderde drie werkniveaus bestaan : interministerieel, tussen de kabinetten en de werkgroepen. Er komen problemen aan bod zoals *carpooling*, parkeerplaatsen voor fietsen en wagens.

Mevrouw Brouwers vindt het voorbarig om nu al ICIMIT als onnuttig terzijde te schuiven, omdat het ruimere bevoegdheid heeft dan ECMM.

exprimées par les usagers des transports, les travailleurs des sociétés de transport, les experts de la mobilité, les Parlements et les gouvernements des entités fédérées est essentielle dans la perspective de collaborations optimales pour des transports publics accessibles et efficaces.

Mme Brouwers constate qu'il n'est question, dans ce texte, que des usagers, des travailleurs, des experts, des parlements et des gouvernements, et non des managers des sociétés de transports publics proprement dites alors qu'ils ont également leur propre vision. L'intervenante ne peut dès lors pas se rallier à la proposition de texte de Mme Lambelin.

M. Vanackere estime, lui aussi, qu'il faut tenir compte de toutes les parties prenantes.

M. Henry se dit favorable à cette proposition et estime qu'il s'agit d'une intention qui peut être reprise à plusieurs endroits.

M. Vereeck votera contre cette proposition car elle n'offre, selon lui, aucune plus-value.

La proposition de texte de Mme Lambelin est rejetée par 9 voix contre 7.

#### **Recommandation 4 : Conférence interministérielle**

*Le Sénat recommande que la Conférence interministérielle assume pleinement son rôle d'organe de concertation en matière de transports publics, tant entre l'autorité fédérale et les Régions qu'entre les Régions elles-mêmes.*

M. Vereeck souligne qu'il est préférable que le rôle d'organe de concertation en matière de transports publics soit assuré par le CEMM, qui peut être beaucoup plus performant que la CIMIT.

Mme De Bue explique qu'au CEMM (plateforme d'intermodalité), qui s'est réuni début mars 2016, il y a trois niveaux de travail : ministériel, inter-cabinet et les groupes de travail. On y touche à des problèmes comme le covoiturage, les parkings de vélos et de voitures.

Selon Mme Brouwers, il serait prématuré d'écartier d'emblée la CIMIT en la considérant comme inutile car elle est investie de compétences plus étendues que le CEMM.

Zij stelt voor aanbeveling 4 te schrappen omdat in aanbeveling 7 wordt voorgesteld de overlegstructuren te evalueren. Het is niet aangewezen om hierop reeds een voorafname te doen door ICMIT naar voren te schuiven als overlegstructuur. Hetzelfde geldt voor aanbeveling 5 waar het Oriënteringscomité naar voren wordt geschoven.

De heer Vereeck kan hiermee instemmen en stelt voor ook aanbeveling 6 te schrappen.

Het voorstel van mevrouw Brouwers om aanbeveling 4 te schrappen wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 3.

#### **Aanbeveling 5 : Oriënteringscomité**

*De Senaat beveelt aan dat het Oriënteringscomité, opgericht bij de artikelen 161quater en 161quinquies van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het centrale orgaan wordt voor de coördinatie tussen de verschillende vervoersmodi.*

Het voorstel van mevrouw Brouwers om aanbeveling 5 te schrappen wordt aangenomen met 12 stemmen, bij 3 onthoudingen.

#### **Aanbeveling 6 : Samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991**

*De Senaat beveelt aan dat het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregelde vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest wordt geactualiseerd.*

*De Senaat beveelt aan dat artikel 5 van dit samenwerkingsakkoord daadwerkelijk wordt toegepast. Dat artikel bepaalt dat de exploiterende maatschappijen regelmatig overleg plegen voor de onderlinge afstemming van het vervoeraanbod en de vrijwaring van de belangen van de gebruikers en in het bijzonder voor het harmoniseren van de tarieven, het verzekeren van de gepaste aansluitingen en de informatie aan het cliënteel.*

De heer Vereeck verwijst naar de conceptnota basisbereikbaarheid van januari 2016, die stelt : « Om te komen tot een aanbod van openbaar vervoer dat niet op zichzelf staat maar deel uitmaakt van het totale mobiliteitsnetwerk, is nood aan een overkoepelende, modus-onafhankelijke mobiliteitsregie. »

L'intervenante propose de supprimer la recommandation 4 étant donné que la recommandation 7 propose d'évaluer les structures de concertation. Il n'est pas recommandé d'anticiper sur cette évaluation en mettant en exergue la CIMIT en tant que structure de concertation. La même observation peut être formulée pour la recommandation 5 qui met en exergue le Comité d'orientation.

M. Vereeck peut marquer son accord sur ce point et propose de supprimer également la recommandation 6.

La proposition de Mme Brouwers de supprimer la recommandation 4 est adoptée par 12 voix contre 3.

#### **Recommandation 5 : Comité d'orientation**

*Le Sénat recommande que le Comité d'orientation, créé par les articles 161quater et 161quinquies de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, devienne l'organe central de coordination entre les différents modes de transport.*

La proposition de Mme Brouwers de supprimer la recommandation 5 est adoptée par 12 voix et 3 abstentions.

#### **Recommandation 6 : Accord de coopération du 17 juin 1991**

*Le Sénat recommande que l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale soit actualisé.*

*Le Sénat recommande que l'article 5 de cet accord de coopération soit effectivement appliqué. Cet article dispose qu'une concertation régulière entre les sociétés exploitantes sera instaurée afin d'assurer la concordance mutuelle de l'offre de transports et de la sauvegarde des intérêts des voyageurs et plus particulièrement par l'harmonisation des tarifs, par des correspondances adaptées et via une information optimale de la clientèle.*

M. Vereeck se réfère à la note conceptuelle de janvier 2016 relative à l'accessibilité de base, dans laquelle on peut lire ceci : « Pour parvenir à une offre de transports publics qui ne soit pas conçue de manière isolée mais s'inscrire dans le réseau global de la mobilité, il est nécessaire d'avoir une régie mobilité faîtière non liée à un mode de transport déterminé. » (traduction).

Daarom stelt de heer Vereeck, samen met de dames Brouwers en De Bue, voor om aanbeveling 6 als volgt te doen luiden :

#### « Samenwerkingsakkoorden

De Senaat beveelt aan dat de bestaande samenwerkingsakkoorden worden geëvalueerd en desgevallend geactualiseerd of vervangen. Deze samenwerkingsakkoorden moeten een kader bieden voor de mobiliteitsregie, het overleg over de investeringsplannen en het overleg over de vervoersplannen. »

Mevrouw Segers stelt voor om in de eerste zin van deze aanbeveling ook te voorzien dat bestaande samenwerkingsakkoorden ook kunnen worden opgeheven.

Mevrouw Zrihen meent dat evalueren één ding is, maar dat actualiseren, vervangen of opheffen te ver gaat.

Het tekstwijziging van mevrouw Segers op het voorstel van de heer Vereeck en de dames Brouwers en De Bue wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 3.

Het aldus gewijzigde voorstel van de heer Vereeck en de dames Brouwers en De Bue wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4, bij 3 onthoudingen.

#### **Aanbeveling 7 : Reorganisatie van de overlegstructuren**

*De Senaat beveelt aan de grote verscheidenheid aan overlegstructuren inzake het openbaar vervoer grondig te evalueren. Overlegstructuren die niet of nauwelijks actief zijn, moeten worden gereorganiseerd of afgeschaft. De werking van de overlegstructuren moet halfjaarlijks worden geëvalueerd.*

Mevrouw Brouwers legt uit dat er momenteel veel overlegstructuren bestaan, maar blijkbaar werken ze niet allemaal even goed. Daarin kan dus gesnoeid worden. Maar dan moet er minstens een beslissingsstructuur voorzien worden waar concrete afspraken kunnen gemaakt worden over operator overschrijdende knelpunten inzake netwerk, tarieven en communicatie. Als dat niet aan de operatoren kan worden overgelaten, dan moet er een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de Gewesten en de federale overheid worden gesloten, met de oplossingen voor knelpunten rond netwerk, tarieven en gezamenlijke communicatie.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent dès lors de formuler la recommandation 6 comme suit :

#### « Accords de coopération

Le Sénat recommande que les accords de coopération existants soient évalués et, le cas échéant, actualisés ou remplacés. Ces accords de coopération doivent offrir un cadre pour la régie mobilité, la concertation concernant les plans d'investissement et la concertation concernant les plans de transport. »

Mme Segers propose que la première phrase de la recommandation examinée prévoie aussi la possibilité que les accords de coopération existants soient abrogés.

Mme Zrihen estime qu'évaluer est une chose, mais qu'actualiser, remplacer ou abroger, c'est aller trop loin.

La modification de texte suggérée par Mme Segers à la proposition de M. Vereeck et Mmes Brouwers et De Bue est adoptée par 12 voix contre 3.

La proposition ainsi modifiée de M. Vereeck et Mmes Brouwers et De Bue est adoptée par 11 voix contre 4 et 3 abstentions.

#### **Recommandation 7 : Réorganisation des structures de concertation**

*Le Sénat recommande de procéder à une évaluation approfondie de la grande diversité de structures de concertation qui existent en matière de transports publics. Celles qui ne sont pas ou quasiment pas actives doivent être réorganisées ou supprimées. Le fonctionnement des structures de concertation doit être évalué semestriellement.*

Mme Brouwers explique qu'il existe actuellement de nombreuses structures de concertation, mais qu'elles ne fonctionnent manifestement pas toutes aussi bien. Un élagage est donc possible. Il est toutefois nécessaire d'avoir au moins une structure décisionnelle au sein de laquelle des accords concrets peuvent être pris concernant des problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarifs et de communications. Si cette marge de manœuvre ne peut pas être laissée aux opérateurs, il faut que les Régions et l'autorité fédérale concluent un nouvel accord de coopération apportant des solutions aux problèmes qui se posent en matière de réseau, de tarifs et de communications conjointes.

De knelpunten zijn voldoende gedetecteerd in de hoorzittingen ; het is aan de ministers, bijgestaan door hun administraties en eventueel ook door experts, om oplossingen te zoeken. Op die manier houden ze de regie in handen. Daarna worden de oplossingen vertaald in wetgeving en in een nieuwe beheersovereenkomst met de operator.

De heer Peumans is van mening dat indien er nu een aantal overlegstructuren en samenwerkingsakkoorden zouden worden afgeschaft, men in feite vooruitloopt op de evaluatie. Aanbeveling 7 is de belangrijkste aanbeveling binnen de samenwerkings- en overlegstructuren. De rest van de aanbevelingen in dat hoofdstuk kan worden geschrapt.

Volgens de heer Vanackere is het louter behouden van een vraag om te evalueren, niet voldoende.

Mevrouw De Bue stelt dat het mogelijk moet zijn om de bestaande overlegmechanismes te rationaliseren. De wil om de overlegmechanismes te reactiveren is aanwezig op verschillende niveaus. ECMM vergadert opnieuw als Intermodaliteitplatform met verschillende werkgroepen. Dat is een mechanisme dat sinds lang niet meer actief was maar dat nu terug gereactiveerd is ingevolge de actualiteit in ons land (de toestand van de Brusselse tunnels en het GEN).

Er zijn twee beslissingsniveaus voor beslissingen : het politiek niveau (welk beleid willen we, welk aanbod, welke tarieven) en het operationeel niveau (de strategie uitvoeren, inclusief de ticketing). Op politiek niveau zal dat wellicht via een samenwerkingsovereenkomst zijn.

Mevrouw De Bue verwijst naar de hoorzitting met de heer Flausch waarin hij stelde dat een goed functionerend vervoersysteem meer formele coördinatiemechanismes veronderstelt. De huidige mechanismen functioneren misschien, maar komen niet tot besluiten. Er zijn vier werven : de beheerscontracten met de bevoegde autoriteiten en de operatoren, de financiële stimuli, de aanmoediging van de coördinatie en de oprichting van een organiserende autoriteit die onder leiding van de politieke besluitvormers belast wordt met het opstellen van een vervoersaanbod.

Voor mevrouw Lambelin moeten de beslissingen door de bevoegde instanties worden genomen. Een beslissingsstructuur impliceert problemen van bevoegdheid. Daarom stelt zij akkoord te gaan met mevrouw Segers dat er zeker geen nieuw dirigistisch model moet

Les auditions ont permis de cerner suffisamment les points qui posent problème. Il appartient aux ministres, assistés par leurs administrations et éventuellement par des experts, de trouver des solutions. Ils conservent de cette manière la régie. Les solutions devront ensuite être traduites dans des textes législatifs et dans un nouveau contrat de gestion avec l'opérateur concerné.

Selon M. Peumans, décider maintenant de supprimer un certain nombre de structures de concertation et d'accords de coopération serait mettre la charrue avant les bœufs et anticiper sur l'évaluation. La recommandation 7 est la plus importante en ce qui concerne les structures de coopération et de concertation. Les autres recommandations de ce chapitre peuvent être supprimées.

Selon M. Vanackere, il serait insuffisant de demander seulement la réalisation d'une évaluation.

Mme De Bue souligne qu'il doit être possible de rationaliser les mécanismes de concertation existants. La volonté de réactiver les mécanismes de concertation est présente aux différents niveaux. Le CEMM se réunit à nouveau, en tant que Plateforme d'intermodalité dans le cadre de laquelle plusieurs groupes de travail sont à l'œuvre. Il s'agit d'un mécanisme qui n'était plus actif depuis longtemps mais qui est à présent réactivé compte tenu de l'actualité à laquelle est confronté notre pays (situation des tunnels bruxellois et projet RER).

Il existe deux niveaux de décision : le niveau politique (qui détermine la politique à mener, l'offre et les tarifs) et le niveau opérationnel (qui détermine la stratégie, en ce compris les aspects liés à la billettique). Au niveau politique, on travaillera peut-être avec un accord de coopération.

Mme De Bue se réfère à l'audition de M. Flausch, qui soulignait qu'un système de transport qui fonctionne bien suppose davantage de mécanismes de coordination formels. Les mécanismes actuels fonctionnent peut-être, mais ne débouchent pas sur des décisions. Il existe quatre chantiers : les contrats de gestion avec les autorités compétentes et les opérateurs, les incitants financiers, la promotion de la coordination et la création d'une autorité organisatrice chargée d'élaborer une offre de transport sous la conduite des décideurs politiques.

Selon Mme Lambelin, les décisions doivent être prises par les instances compétentes. Une structure décisionnelle implique des problèmes de compétence. C'est pourquoi l'intervenante dit pouvoir se rallier à Mme Segers quant au fait qu'il ne faut certainement

gcreëerd worden, en ook akkoord te gaan met mevrouw De Bue dat de bestaande overlegmechanismes eerst gevaloriseerd moeten worden alvorens nieuwe structuren te creëren.

De heer Vanackere sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw De Bue die stelde dat men kan werken met de bestaande overlegorganen mits er voldoende politieke wil is om vooruitgang te boeken.

Voor de heer Bastin moeten de bestaande overlegorganen opnieuw georganiseerd worden onder een overkoepelende structuur die federaal moet worden opgezet omdat het spoor de ruggengraat van de mobiliteit vormt. Die structuur moet concrete beslissingen treffen voor een geïntegreerd aanbod en tarief waardoor burgers met één kaart van Oostende naar Aarlen reizen.

Volgens de heer Henry zijn er duidelijk twee niveaus : het politieke overleg tussen ministers en het overleg per « bassin ». Voor het politieke overleg moeten de rollen en de verschillende structuren opnieuw gepreciseerd worden, en moeten er wellicht een aantal afspraken in een samenwerkingsovereenkomst worden opgenomen. In het overleg per « bassin » kunnen verschillende entiteiten elkaar ontmoeten maar daar loopt het vaak mis omdat ze elk voor zich beslissingen nemen. Het overleg betreft hier voornamelijk een overleg tussen de NMBS en de lokale operator, omdat het zelden meer dan één Gewest zal betreffen (met uitzondering van Brussel). Dat overleg bestaat en kan waarschijnlijk verbeterd worden, maar we kunnen niet negeren dat de federale overheid bevoegd is voor het spoor en de Gewesten voor de rest. Dat is een niet te onderschatten limiet.

Voeg daar nog de budgettaire limieten aan toe. Als de NMBS een spoorlijn wenst te schrappen wegens niet rendabel, wie gaat dan de verbinding overnemen (bus/tram) en wie gaat dat dan financieren (de Gewesten) ?

Spreker pleit er voor zich te concentreren op het overleg tussen ministers en de samenwerkingsakkoorden. Daar kunnen we ambitieuze doelstellingen voorstellen voor tariefintegratie.

pas créer un nouveau modèle dirigiste. Elle rejoint également Mme De Bue quant à la nécessité de valoriser les mécanismes de concertation existants avant de créer de nouvelles structures.

M. Vanackere se rallie à l'observation de Mme De Bue qui soulignait que l'on peut travailler avec les organes de concertation existants à condition qu'il y ait une volonté politique suffisante d'avancer.

Selon M. Bastin, les organes de concertation existants devraient être réorganisés dans le cadre d'une structure faîtière à mettre en place au niveau fédéral dès lors que le rail constitue l'épine dorsale de la mobilité. Cette structure devrait prendre des décisions concrètes en vue d'une offre et de tarifs intégrés qui permettraient aux citoyens de voyager d'Ostende à Arlon avec un seul ticket.

Selon M. Henry, on peut clairement distinguer deux niveaux : la concertation politique entre ministres et la concertation par « bassin ». En ce qui concerne la concertation politique, il convient de préciser à nouveau les rôles et les différentes structures et, peut-être, d'inscrire une série de conventions dans un accord de coopération. La concertation par « bassin » permet à différentes entités de se rencontrer. C'est souvent à ce niveau que le bât blesse car les différentes entités prennent chacune des décisions pour elles-mêmes. La concertation menée à ce niveau est, pour l'essentiel, une concertation entre la SNCB et l'opérateur local étant donné qu'elle concerne rarement plus d'une Région à la fois (exception faite de Bruxelles). Cette concertation existe et peut probablement être améliorée, mais on ne peut pas nier que l'autorité fédérale est compétente pour les chemins de fer et les Régions pour le reste. C'est une limite à ne pas sous-estimer.

À cela s'ajoutent des limites budgétaires. Si la SNCB souhaite supprimer une ligne ferroviaire, par qui la liaison (bus/tram) sera-t-elle assurée et qui prendra en charge le financement (les Régions) ?

L'intervenant plaide pour que l'on se concentre sur la concertation entre ministres et les accords de coopération. L'on peut à cet égard proposer des objectifs ambitieux en matière d'intégration tarifaire.

Wat de tariefintegratie betreft, is de heer Peumans van mening dat de grensoverschrijdende problemen eerder marginaal zijn. Indien de *BelgianSmartCard* wordt ingevoerd, dan worden ook alle problemen opgelost, inclusief de problemen van verdeling van opbrengsten. Er zijn buitenlandse voorbeelden genoeg van een bilijke verdeling van de opbrengsten over verschillende vervoersmaatschappijen.

Verder onderstreept de heer Peumans nogmaals dat het spoor de drie regionale openbaar vervoersbedrijven op hetzelfde niveau moet behandelen als ze zichzelf zouden willen behandeld zien. Als alle vervoermaatschappijen rond de tafel zitten, dan zijn ze mekaar gelijke.

Mevrouw Brouwers verwijst naar de site [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be) waarin alle bestaande samenwerkingsovereenkomsten worden opgesomd, alsook de vergunningen inzake gewestgrensoverschrijdend vervoer. Er bestaat echter nog geen overeenkomst tussen de vier overheden over de knelpunten inzake openbaar vervoer, die ook uit de hoorzittingen zijn gebleken. Dit kan door de Senaat worden aanbevolen. Er is gelukkig nu wel overleg tussen de verschillende vervoersoperatoren over het nieuwe vervoersplan van de NMBS 2017.

De heer Vereeck stelt vast dat een aantal overlegorganen nooit zijn samengekomen, en die kunnen dan ook afgeschaft worden. ECMU lijkt hem echter wel een zinvol overlegorgaan dat de vier ministers van Mobiliteit verenigt, eventueel aangevuld met de secretaris-generaal van de departementen Mobiliteit. Dit platform doet niets af aan de autonomie van de Gewesten inzake openbaar vervoer.

De dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck stellen voor om na het woord « evalueren » de volgende woorden toe te voegen « en aan te passen aan de principes zoals bepaald in aanbevelingen 1 en 2. ».

Verder stellen de dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck voor om de voorlaatste zin als volgt te wijzigen : « Overlegstructuren die geen meerwaarde bieden, moeten worden afgeschaft. »

Mevrouw Brouwers ten slotte stelt nog voor in de laatste zin van deze aanbeveling het woord « halfjaarlijks » te wijzigen in « minstens jaarlijks ».

En ce qui concerne l'intégration tarifaire, M. Peumans estime que les problèmes interrégionaux sont plutôt marginaux. Si la *BelgianSmartCard* est instaurée, tous les problèmes seront résolus, y compris ceux relatifs à la répartition des recettes. Nous avons suffisamment d'exemples étrangers d'une répartition équitable des recettes entre différentes sociétés de transport.

M. Peumans souligne par ailleurs que les chemins de fer doivent traiter les trois sociétés régionales de transports publics dans un rapport d'égalité, comme ils souhaiteraient eux-mêmes être traités. Quand toutes les sociétés de transport sont réunies autour de la table, elles sont les égales les unes des autres.

Mme Brouwers se réfère au site [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be) qui énumère tous les accords de coopération existants ainsi que les autorisations en matière de transport interrégional. À ce jour, aucun accord n'a toutefois encore été conclu entre les quatre autorités concernant les problèmes qui se posent en matière de transports publics et que les auditions ont permis de mettre au jour. Le Sénat peut formuler une recommandation en ce sens. Par contre, une concertation est heureusement bel et bien menée entre les différents opérateurs de transport concernant le nouveau plan de transport 2017 de la SNCB.

M. Vereeck constate qu'un certain nombre d'organes de concertation ne se sont jamais réunis et peuvent dès lors être supprimés. Le CEMM, qui réunit les quatre ministres en charge de la Mobilité, éventuellement assistés par les secrétaires généraux des départements Mobilité, lui semble toutefois être un organe de concertation qui a sa raison d'être. Cette plateforme ne réduit en rien l'autonomie des Régions en matière de transports publics.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent d'insérer les mots « et d'adapter ces structures aux principes prévus dans les recommandations 1 et 2 » après les mots « transports publics ».

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent en outre de remplacer l'avant-dernière phrase par ce qui suit : « Celles qui n'offrent pas de plus-value doivent être supprimées. »

Mme Brouwers propose enfin de remplacer, dans la dernière phrase de cette recommandation, le mot « semestriellement » par les mots « au moins annuellement ».

Deze tekstvoorstellen worden aangenomen met 15 stemmen bij 4 onthoudingen.

De aldus gewijzigde aanbeveling 7 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 4 bij 3 onthoudingen.

### **Aanbeveling 8 : Overleg over de langetermijn investeringsplannen**

*De Senaat beveelt aan om niet alleen overleg te plegen over het aanbod van het openbaar vervoer maar ook over de langetermijn investeringsplannen.*

Mevrouw Lambelin stelt voor deze aanbeveling aan te vullen met de woorden « van de vervoersmaatschappijen ».

De commissie stemt hiermee in.

Aanbeveling 8, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 4.

### **Aanbeveling 9 : Overleg over de vervoersplannen**

*De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen structureel overleg plegen bij het opstellen van nieuwe vervoersplannen.*

Aanbeveling 9 wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 4.

Mevrouw Brouwers vindt het logischer om aanbeveling 9 (het overleg over de vervoersplannen) te plaatsen vóór aanbeveling 8 (het overleg over investeringsplannen).

Het voorstel van mevrouw Brouwers wordt aangenomen met 14 stemmen bij 4 onthoudingen.

### **Aanbeveling 10 : Intermodaliteitsplatform**

*De Senaat beveelt aan dat het Intermodaliteitsplatform, bestaande uit federale en regionale actoren, de opmaak van het vervoersplan 2017 coördineert, uitgaande van een optimale samenwerking tussen de verschillende mobiliteitsmodi en –operatoren.*

*De Senaat beveelt tevens aan dat de vertegenwoordigers van ieder Gewest in dit Platform optimaal op elkaar zijn afgestemd en bij voorkeur dezelfde zijn als bij de vervoersregie op gewestelijk niveau.*

Ces propositions de texte sont adoptées par 15 voix et 4 abstentions.

La recommandation 7 ainsi modifiée est adoptée par 12 voix contre 4 et 3 abstentions.

### **Recommandation 8 : Concertation concernant les plans d'investissement à long terme**

*Le Sénat recommande qu'une concertation soit menée non seulement sur l'offre de transports publics mais également sur les plans d'investissement à long terme.*

Mme Lambelin propose de compléter cette recommandation par les mots « des sociétés de transport ».

La commission marque son accord.

La recommandation 8 ainsi modifiée est adoptée par 14 voix contre 4.

### **Recommandation 9 : Concertation concernant les plans de transport**

*Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports publics mènent une concertation structurelle dans le cadre de l'élaboration de nouveaux plans de transport.*

La recommandation 9 est adoptée par 14 voix contre 4.

Mme Brouwers trouve plus logique d'inscrire la recommandation 9 (concertation concernant les plans de transport) avant la recommandation 8 (concertation concernant les plans d'investissement).

La proposition de Mme Brouwers est adoptée par 14 voix et 4 abstentions.

### **Recommandation 10 : Plateforme d'intermodalité**

*Le Sénat recommande que la Plateforme d'intermodalité, qui comprend des acteurs fédéraux et régionaux, se charge de la coordination du plan de transport 2017, partant d'une coopération optimale entre les différents modes et opérateurs de mobilité.*

*Le Sénat recommande également que les représentants des différentes Régions au sein de cette Plateforme se coordonnent et soient de préférence ceux qui détiennent la régie du transport au niveau régional.*

Mevrouw Brouwers vraagt zich af welke meerwaarde het Intermodaliteitsplatform in feite biedt gelet op de reeds bestaande overlegstructuren.

Aanbeveling 10 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 4 bij 3 onthoudingen.

### **3. Geïntegreerde vervoersplannen**

#### **Aanbeveling 11 : Eén geïntegreerd vervoersplan voor het openbaar vervoer**

*De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen ernaar streven op termijn één enkel vervoersplan op te stellen.*

De heer Peumans stelt zich vragen over de meerwaarde van deze aanbeveling. Het mobiliteitsplan Vlaanderen was immers reeds een integrale benadering van alle vervoersmodi.

Volgens de heer Vanackere ligt de meerwaarde van een geïntegreerd vervoersplan in het feit dat het plan de mede-eigendom (op voet van gelijkheid) wordt van de verschillende politieke en operationele actoren.

De heer Peumans antwoordt dat de Vlaamse overheid al een geïntegreerde spoorstrategie heeft ontwikkeld, waarin een aantal prioriteiten zijn opgenomen.

Mevrouw Brouwers ziet een verschil tussen een mobiliteitsplan en een vervoersplan. Het mobiliteitsplan heeft een nog meer geïntegreerde werking op alle vervoersmodi. Spreekster is voorstander van een gewestgrens-overschrijdend geïntegreerd mobiliteitsplan dat samen met een federaal spoorplan een betrouwbare leidraad voor de vervoersoperatoren zou kunnen worden. Dit plan zou dan ook in een samenwerkingsakkoord kunnen worden opgenomen.

De heer Henry benadrukt het belang van de trein als ruggengraat van de mobiliteit. Er is een geïntegreerd vervoersplan nodig dat gebaseerd is op een akkoord tussen de verschillende Gewesten over de rol van elk openbaar vervoermiddel. Het is belangrijk om de spoortransport en de overige openbare vervoermiddelen complementair te maken. Die interactie moet structureel uitgewerkt worden inzake frequentie, aansluitingen en bediening.

Volgens de heer Vereeck is het voor de reiziger belangrijk één vervoersplan te hebben namens de vier operatoren. De heer Vereeck stelt dan ook voor deze aanbeveling aan te vullen met de woorden « voor de reiziger ».

Mme Brouwers se demande quelle plus-value la Plateforme d'intermodalité peut apporter, étant donné les structures de concertation qui existent déjà.

La recommandation 10 est adoptée par 13 voix contre 4 et 3 abstentions.

### **3. Plans de transport intégrés**

#### **Recommandation 11 : Un plan de transport intégré unique pour les transports publics**

*Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics s'efforcent de parvenir à terme à l'élaboration d'un plan de transport unique.*

M. Peumans s'interroge sur la plus-value de cette recommandation. En effet, le plan de mobilité pour la Flandre s'inscrivait déjà dans une approche intégrée de tous les modes de transport.

Selon M. Vanackere, la plus-value d'un plan de transport intégré réside dans le fait que le plan devient la copropriété (sur un pied d'égalité) des différents acteurs politiques et opérationnels.

M. Peumans répond que l'autorité flamande a déjà développé une stratégie ferroviaire intégrée fixant un certain nombre de priorités.

Selon Mme Brouwens, il faut distinguer « plan de mobilité » et « plan de transport ». Le plan de mobilité a un effet encore plus intégré sur tous les modes de transport. L'intervenant est favorable à un plan de mobilité interrégional intégré qui, combiné à un plan ferroviaire fédéral, pourrait constituer une ligne directrice fiable pour les opérateurs de transport. Ce plan pourrait dès lors être coulé dans un accord de coopération.

M. Henry souligne l'importance du train en tant qu'épine dorsale de la mobilité. Il faut un plan de transport intégré basé sur un accord entre les différentes Régions concernant le rôle de chacun des moyens de transport en commun. Il est important d'avoir une complémentarité entre la desserte ferroviaire et les autres moyens de transport en commun. Il convient de développer cette interaction de manière structurelle en termes de fréquences, de correspondances et de dessertes.

Selon M. Vereeck, il est important pour l'usager d'avoir un plan de transport unique au nom des quatre opérateurs. M. Vereeck propose dès lors de compléter cette recommandation par les mots « pour l'usager ».

Mevrouw Segers merkt op dat er voor een geïntegreerd vervoersplan ook een termijn voorzien moet worden. Voor zover zo'n plan nog niet bestaat, moet er structureel overleg zijn tussen de vervoersoperatoren bij het opstellen van de vervoersplannen.

Mevrouw De Bue geeft aan dat het begrip geïntegreerd vervoer moet worden omschreven. Zij stelt voor de verwijzing naar de vier « P's » toe te voegen : Product, Plaats, Promotie en Prijs.

Mevrouw Brouwers stelt voor om de NMBS in een samenwerkingsakkoord te verplichten de andere vervoersoperatoren te consulteren over haar vervoersplan.

De dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck stellen voor aanbeveling 11 als volgt te doen luiden :

« Eén geïntegreerd vervoersplan voor het openbaar vervoer

De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden samen werk maken van een overkoepelend mobiliteitsplan binnen de beslissingsstructuur zoals voorgesteld in aanbeveling 2. Dit plan wordt doorvertaald in de verschillende vervoersplannen van elke openbaar vervoersmaatschappij afzonderlijk die optimaal op elkaar zijn afgestemd. Op deze manier kan voor elke verplaatsing de meest geschikte vervoersmodus worden ingezet.

Dit mobiliteitsplan moet een antwoord bieden op de vragen die verbonden zijn aan de vier « P's », namelijk :

- Produkt : aanbod, verbindingen ;
- Prijs : tariefintegratie, ticketing ;
- Plaats : overstappen, multimodale knooppunten ;
- Promotie : informatie naar de reizigers. »

De commissie stemt hiermee in.

De aldus gewijzigde aanbeveling 11 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 4 bij 3 onthoudingen.

### Aanbeveling 12 : Overlappenden vermijden

*De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen elk overlappend aanbod vermijden, zodat eenzelfde traject niet door meerdere maatschappijen wordt uitgebaat. Het onderzoek dat de NMBS en*

Mme Segers fait remarquer qu'il y a aussi un délai à prévoir pour l'élaboration de ce plan de transport intégré. Étant donné qu'un tel plan n'existe pas encore, il faut organiser une concertation structurelle entre les opérateurs de transport lors de l'élaboration des plans de transport.

Selon Mme De Bue, il faut définir le concept de transport intégré. Elle suggère d'ajouter la référence aux quatre « P » : Produit, Place, Promotion et Prix.

Mme Brouwers propose d'imposer à la SNCB l'obligation de consulter les autres opérateurs de transport sur son plan de transport, par le biais d'un accord de coopération.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent de formuler la recommandation 11 comme suit :

« Un plan de transport intégré unique pour les transports publics

Le Sénat recommande que les différentes autorités travaillent ensemble à un plan de mobilité directeur au sein de la structure décisionnelle telle que proposée dans la recommandation 2. Ce plan sera traduit dans les différents plans de transport de toutes les sociétés de transports publics qui se coordonnent de manière optimale. Le mode de transport le plus approprié pourra ainsi être mis en œuvre pour chaque déplacement.

Ce plan de mobilité doit apporter une réponse aux questions liées aux quatre « P », à savoir :

- Produit : offre, liaisons ;
- Prix : intégration tarifaire, ticketing ;
- Place : correspondances, nœuds multimodaux ;
- Promotion : informations aux voyageurs. »

La commission marque son accord.

La recommandation 11 ainsi modifiée est adoptée par 12 voix contre 4 et 3 abstentions.

### Recommandation 12 : Éviter les chevauchements

*Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics évitent tout chevauchement d'offres afin qu'un même trajet ne soit pas exploité par plusieurs sociétés. L'enquête menée à ce sujet par la SNCB et De Lijn doit*

*De Lijn hierover voeren, moet worden afgerond, op het Oriënteringscomité worden besproken en snel leiden tot resultaten.*

Mevrouw Lambelin vraagt zich af of de overlappingen betrekking hebben op overlappenden tussen de spoorwegen en de bussen. De bus- en treinlijnen hebben niet dezelfde doelstelling. Een bus stopt veel vaker en vervoert niet hetzelfde publiek als een trein. Dat mag in geen geval als rechtvaardiging dienen om bepaalde zogenoemde secundaire treinlijnen af te schaffen, vooral in landelijke gebieden. De formulering van aanbeveling 12 dient dus te worden verduidelijkt.

De heer Vanackere legt uit dat het er vooral op aan komt te vermijden dat dezelfde kilometer twee maal wordt gedaan. Wie juist deze kilometers aflegt, kan aan de hand van voorstellen worden verduidelijkt.

Mevrouw Brouwers stipt aan dat het om onnodige overlappenden gaat.

Mevrouw Segers wil « overlappend aanbod » herformuleren tot « overlappend aanbod dat geen meerwaarde heeft voor de reiziger ». Overlappende trajecten die wel een meerwaarde bieden, moeten behouden blijven.

Ook de heer Vereeck is van oordeel dat niet elke overlapping onnuttig is. Evenwel is spreker van oordeel dat wanneer men een modus-onafhankelijk regie zou voeren, er ook geen overlappenden meer zouden zijn.

De heer Vanackere antwoordt dat er geen « algemene regisseur » bestaat. Er zijn enkel overlegplatformen waar de verschillende actoren afspraken maken met elkaar op voet van gelijkheid.

Volgens de heer Vereeck kan een beslissing met consensus genomen worden in een dergelijk overlegplatform over het vermijden van overlappend aanbod. Vervolgens kan de vervoeroperator in alle onafhankelijkheid hier uitvoering aan geven.

De heer Peumans merkt op dat aanbeveling 12 in feite kan geschrapt worden aangezien in aanbeveling 11 reeds de aanbeveling inzake het geïntegreerd vervoersplan bevat.

De heer Henry wenst punt 12 op te nemen in punt 11 en verkiest over complementariteit te spreken. De haltes zijn veel talrijker met een bus dan met een trein. In bepaalde landelijke gebieden zijn er veel minder bussen en treinen. Op een bepaald uur is er een trein en het

*être clôturée, être examinée au sein du Comité d'orientation et déboucher rapidement sur des résultats.*

Mme Lambelin se demande si les chevauchements concernent les doublons entre les chemins de fer et les bus. Les lignes de bus et de train n'ont pas la même finalité. Un bus s'arrête beaucoup plus souvent et ne touche pas le même public qu'un train. Cela ne peut en aucun cas servir à justifier la fermeture de certaines lignes ferroviaires dites secondaires, surtout en milieu rural. Il convient donc de préciser la formulation de la recommandation 12.

M. Vanackere explique qu'il s'agit surtout d'éviter qu'un même trajet soit desservi deux fois. Des propositions pourront être faites afin de préciser quels opérateurs assurent telle ou telle desserte.

Mme Brouwers souligne qu'il s'agit de chevauchements inutiles.

Mme Segers souhaite remplacer les mots « chevauchement d'offres » par les mots « chevauchement qui n'a pas de plus-value pour le voyageur ». Les doubles dessertes doivent cependant être maintenues si elles apportent une plus-value.

M. Vereeck pense lui aussi que tous les chevauchements ne sont pas inutiles, mais il ajoute qu'ils disparaîtraient de toute façon si l'on disposait d'une régie non liée à un mode de transport déterminé.

M. Vanackere répond qu'il n'existe pas de « régisseur général » ; il n'y a que des plateformes de concertation au sein desquelles les différents acteurs compétents concluent des accords sur un pied d'égalité.

Selon M. Vereeck, il est possible dans une telle plateforme de prendre une décision par consensus sur la suppression des chevauchements. Cette décision peut alors être mise en œuvre en toute indépendance par l'opérateur de transport.

M. Peumans fait remarquer que la recommandation 12 peut en fait être supprimée étant donné que la recommandation relative au plan de transport intégré est déjà incluse dans la recommandation 11.

M. Henry souhaite intégrer le point 12 au point 11 et préfère parler de complémentarité. Les arrêts sont beaucoup plus fréquents en bus qu'en train. Dans certains milieux ruraux, il y a beaucoup moins de bus et de trains. À une heure donnée, vous avez un train et

volgende uur is er een bus waarmee hetzelfde traject kan worden afgelegd. Als een goed geïntegreerd plan wordt uitgewerkt tussen de openbaar vervoersmaatschappijen, moeten die elementen in aanmerking worden genomen. Daarom moet worden voorkomen dat « elke » overlapping wordt geschrapt want dat is overdreven en het strookt niet met de reële noden.

De heer Vanackere pleit voor minder sibillijnse teksten. Het zou zinvol zijn te verwijzen naar « onnodige overlappen ». Er moeten bilaterale enquêtes worden uitgevoerd over de plaatsen met een risico op nodeloze overlappen en de plaatsen met een zinvolle complementariteit.

Mevrouw De Bue geeft de voorkeur aan het woord « overlappen » op « overlappend aanbod ».

Zij stelt voor de aanbeveling 12 als volgt te wijzigen : « De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen de complementariteit bevorderen en overlappen voorkomen die geen meerwaarde bieden voor de gebruiker. Het onderzoek dat de NMBS en De Lijn hierover voeren, moet worden afgerond, op het Oriënteringscomité worden besproken en snel leiden tot resultaten. Een dergelijk onderzoek moet ook worden gevoerd door de NMBS, de TEC en de MIVB. »

Mevrouw Brouwers wenst de woorden « op het Oriënteringscomité » te schrappen omdat dit een voorafname is op de evaluatie van de overlegstructuren zoals voorzien in aanbeveling 7.

Deze verbetering van mevrouw Brouwers op het tekstvoorstel van mevrouw De Bue wordt aangenomen met 12 stemmen, bij 7 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde voorstel van mevrouw De Bue wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4 bij 3 onthoudingen.

\*  
\* \*

### Aanbevelingen 12bis en 12ter

Mevrouw Lambelin stelt voor om een nieuw hoofdstuk bij de titel « Geïntegreerd vervoersplan » toe te voegen, met als titel « Overleg » waarin de volgende punten zijn opgenomen :

« 12bis. Sociaal overleg in de NMBS-groep :

à l'heure suivante vous avez un bus qui vous permet de faire le même trajet. Si on conçoit un plan bien intégré entre les sociétés de transport en commun, il faut prendre en compte ces éléments. C'est pourquoi il faut éviter de supprimer « tout » chevauchement puisque c'est exagéré et ne correspond pas aux besoins réels.

M. Vanackere plaide pour des textes moins sibyllins. Il serait utile de faire mention de « chevauchements d'offres inutiles ». Il faut réaliser des enquêtes bilatérales pour vérifier à quels endroits il y a un risque de chevauchements inutiles et à quels endroits la complémentarité existante est pertinente.

Mme De Bue préfère parler de « doublons » au lieu de « chevauchements ».

Elle propose de modifier la recommandation 12 comme suit : « Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports en commun favorisent les complémentarités et évitent tout doublon qui n'offre pas un meilleur rendement pour l'usager. L'enquête menée à ce sujet par la SNCB et De Lijn doit être clôturée, être examinée au sein du Comité d'orientation et déboucher rapidement sur des résultats. En outre, une telle enquête doit être menée par la SNCB, le TEC et la STIB. »

Mme Brouwers souhaite supprimer les mots « au sein du Comité d'orientation » parce que cela reviendrait à anticiper sur l'évaluation à charge des structures de concertation comme prévu dans la recommandation 7.

Cette modification de Mme Brouwers à la proposition de texte de Mme De Bue est adoptée par 12 voix et 7 abstentions.

La proposition de texte de Mme De Bue, ainsi modifiée, est adoptée par 11 voix contre 4 et 3 abstentions.

\*  
\* \*

### Recommandations 12bis et 12ter

Mme Lambelin propose d'insérer dans le titre « Plan de transport intégré » un nouveau sous-chapitre intitulé « Concertation » qui comprend les points suivants :

« 12bis. Concertation sociale au sein du groupe SNCB :

De Senaat beveelt aan om maatregelen te nemen die nuttig zijn voor de dialoog en het sociaal overleg op korte en lange termijn binnen de NMBS en erop toe te zien dat HR Rail een echt sociaal akkoord kan sluiten dat het eenheidsstatuut voor het spoorwegpersoneel duurzaam maakt.

*12ter. Benoeming van de gewestelijke bestuurders binnen de NMBS en INFRABEL*

De Senaat beveelt aan te zorgen voor de daadwerkelijke benoeming van de gewestelijke bestuurders binnen de NMBS en INFRABEL. »

Het eerste deel van het voorstel van tekst van mevrouw Lambelin wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen bij 3 onthoudingen.

Het tweede deel van het voorstel van mevrouw Lambelin wordt verworpen met 12 tegen 4 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### **4. Ticket- en tariefintegratie**

##### **Aanbeveling 13 : Een unieke kaart**

*De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen streven naar de invoering van een unieke kaart die toegang verleent tot alle vormen van openbaar vervoer die zij aanbieden.*

*Deze unieke kaart geldt niet alleen voor het gebruik van de transportmodi zelf, maar ook voor het gebruik van parkings en huurfietsen.*

Mevrouw Segers is voorstander van een interoperabele MOBIB-kaart die toegang verleent tot alle vormen van openbaar vervoer en tevens gebruikt kan worden voor toegang tot parkings van huurfietsen en deelwagens.

Volgens de heer Vereeck kan er nu nog geen bepaalde vorm voor de unieke kaart worden opgelegd gelet op de technologische ontwikkelingen. De MOBIB-kaart is trouwens reeds voorbijgestreefd door deze nieuwe technologieën die de overstap van de ene naar de andere vervoersmodus (en van het ene naar het andere Gewest) mogelijk maken. Die verschillende formules moeten echter wel geïntegreerd worden. Door gebruik te maken van een bankkaart of de smartphone die meteen ook registreert waar men zich bevindt, kan men het probleem van de verdeling van de opbrengsten ook reeds gedeeltelijk oplossen.

Le Sénat recommande d'adopter les mesures utiles au dialogue et à la concertation sociale, à court, moyen et long terme au sein de la SNCB et de veiller à ce qu'HR Rail soit en mesure de conclure un véritable accord social qui pérennise le statut unique pour les cheminots.

*12ter. Nomination des administrateurs régionaux au sein de la SNCB et d'INFRABEL*

Le Sénat recommande d'assurer effectivement la nomination des administrateurs régionaux au sein de la SNCB et d'INFRABEL. »

La première partie de la proposition de texte de Mme Lambelin est rejetée par 8 voix contre 3 et 3 abstentions.

La deuxième partie de la proposition de Mme Lambelin est rejetée par 12 voix contre 4 et 2 abstentions.

#### **4. Intégration billettique et tarifaire**

##### **Recommandation 13 : Un billet unique**

*Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics tendent à l'instauration d'un billet unique donnant accès à toutes les formes de transports publics qu'elles proposent.*

*Ce billet unique serait valable non seulement pour l'utilisation des modes de transport proprement dits, mais aussi pour l'accès aux parkings et l'utilisation des vélos de location.*

Mme Segers est favorable à l'utilisation d'une carte MOBIB interopérable qui donne accès à toutes les formes de transports publics ainsi qu'aux parkings de vélos de location et de voitures partagées.

Selon M. Vereeck, il n'est pas possible d'imposer dès à présent une forme de carte unique déterminée, vu les évolutions technologiques. La carte MOBIB est d'ailleurs déjà dépassée par les nouvelles technologies qui permettent de passer d'un mode de transport à l'autre (et d'une Région à l'autre), mais il faut encore intégrer ces différentes formules. L'utilisation d'une carte bancaire ou d'un smartphone qui enregistre automatiquement l'endroit où l'on se trouve permet également de résoudre partiellement le problème de la répartition des recettes.

Mevrouw Segers vermeldt dat slechts 10 % van de vijfenzestigplussers een smartphone gebruikt. Daarom moet de verwijzing naar de MOBIB-kaart behouden blijven, samen met de andere kaarten op mobiele dragers.

De heer Henry geeft aan dat het veeleer gaat om een waaier aan geïntegreerde formules dan over een uniek ticket. Daarom stelt hij voor « unieke kaart » te vervangen door « geïntegreerd tarief ».

De spreker legt uit dat de diversiteit van verplaatsingen, zowel qua wijze als qua afstand, het betalen van alle verplaatsing met één kaart in de weg staat.

De heer Vanackere legt uit dat de ticketintegratie één betaalbewijs betekent en door de operatoren kan worden doorgevoerd, maar dat is echter nog geen tariefintegratie. De discussie over de tarificatie en de ticketing moet gescheiden blijven want de tarieven worden vastgelegd door de politieke verantwoordelijken omdat het hier gaat om hun financieringsmodel (inkomsten en dekkingsgraad).

Geïntegreerde ticketing is een voorwaarde voor geïntegreerde tarificatie, maar lost de geïntegreerde tarificatie niet op want dat heeft te maken met de verdeling van de inkomsten. Als een dienst door verschillende operatoren wordt geleverd, dan moet wel een billijke verdeling worden georganiseerd waardoor de klanten een transparant beeld hebben van de kostprijs van het openbaar vervoer. Dat veronderstelt op het politieke niveau een afsprakenkader over de verdeling van opbrengsten en het hanteren van een tarificatiemodel. Dat kan niet worden gedecentraliseerd want het veronderstelt een gezamenlijke beslissing.

Mevrouw Brouwers is het hiermee eens en vindt dat in dit hoofdstuk ook een specifieke aanbeveling moet opgenomen worden over de tariefintegratie. Voorbeeld hiervan is JUMP-kaart in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit moet ook gerealiseerd worden voor mensen die een gewestgrensoverschrijdend gebruik maken van de diensten van verschillende vervoersoperatoren.

De heer Vanackere onderstreept het belang van een degelijk meetinstrument dat nodig is voor het bereiken van tariefintegratie. Afgelegde kilometers moeten immers op een gelijkaardige manier worden berekend door alle vervoersoperatoren.

De dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck stellen voor om de aanbeveling 13 als volgt te wijzigen :

Mme Segers signale que 10 % seulement des plus de soixante-cinq ans utilisent un smartphone. C'est pourquoi il faut maintenir la référence à la carte MOBIB, de même qu'aux autres cartes sur supports mobiles.

M. Henry estime qu'il s'agit plutôt d'un éventail de formules intégrées que d'un billet unique. À cette fin, il propose de remplacer « billet unique » par « tarification intégrée ».

L'orateur explique que la diversité des déplacements, tant en termes de modes de transport qu'en termes de distance, ne permet pas de réduire la tarification de l'ensemble de ces déplacements à un billet unique.

M. Vanackere explique que l'intégration billettique implique une preuve de paiement unique et qu'elle peut être réalisée par les opérateurs, mais qu'il ne s'agit pas encore d'une intégration tarifaire. La discussion sur la tarification et celle qui concerne la billettique sont deux débats distincts, car les tarifs sont fixés par les responsables politiques, étant donné qu'il s'agit ici de leur modèle de financement (recettes et taux de couverture).

La billettique intégrée est une condition préalable à la tarification intégrée, mais elle ne résout pas le problème de la tarification intégrée, car c'est une question de répartition des recettes. Si un service est fourni par différents opérateurs, il faut prévoir une répartition équitable qui permette également aux clients d'avoir une vision transparente du coût des transports publics. Cela suppose, au niveau politique, la création d'un cadre conventionnel sur la répartition des recettes et l'utilisation d'un modèle de tarification. Ces aspects ne peuvent pas être décentralisés car ils supposent une décision conjointe.

Mme Brouwers partage ce point de vue et estime que ce chapitre devrait aussi comporter une recommandation spécifique sur l'intégration tarifaire. Elle cite l'exemple de la carte JUMP utilisée en Région de Bruxelles-Capitale. Cette possibilité doit aussi être offerte aux personnes qui font un usage interrégional des services de plusieurs opérateurs de transport.

M. Vanackere souligne l'importance d'un instrument de mesure performant si l'on veut mettre en place une intégration tarifaire. En effet, les kilomètres parcourus doivent être calculés de la même manière par tous les opérateurs de transport.

Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck proposent de modifier la recommandation 13 comme suit :

« Een unieke kaart

De Senaat beveelt aan dat de interoperabele MOBIB-kaart verder wordt uitgerold over alle openbaar vervoersmodi. Zij moet tevens gebruikt kunnen worden voor het betalen van het gebruik van parkings, huurfietsen, deelwagens, ... Tegelijk moet verder werk gemaakt worden van het betalen met mobiele dragers zoals smartphones of bankkaarten die op termijn de MOBIB-kaart zullen vervangen. »

Mevrouw Segers stelt voor het woord taxi's toe te voegen aan de eerste zin van deze aanbeveling.

De heer Vanackere antwoordt dat taxi's veelal privé ondernemingen zijn.

Deze tekstwijziging van mevrouw Segers wordt verworpen met 8 stemmen tegen 8 bij 3 onthoudingen.

De commissie stemt in met het tekstvoorstel van de dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck. De aldus gewijzigde aanbeveling 13 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 4.

**Aanbeveling 14 : Vorm van de unieke kaart**

*De Senaat beveelt aan dat de gebruiker kan betalen met één enkele kaart, ook op basis van een op voorhand opgeladen bedrag. Dit kan de MOBIB-kaart zijn, maar het verdient aanbeveling de betaling mogelijk te maken met mobiele dragers zoals smartphone of bankkaart.*

Aangezien op de verwijzing naar de MOBIB-kaart reeds in de vorige aanbeveling is opgenomen, stellen de dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck in deze aanbeveling te verwijzen naar de tariefintegratie en de aanbeveling 14 als volgt te doen luiden :

« De Senaat beveelt aan dat de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen zo snel mogelijk werk maken van tariefintegratie waarbij elke operator op basis van een eerlijke verdeling haar billijk deel van de inkomsten ontvangt afhankelijk van de kostprijs van de geregistreerde ritten. Deze tariefintegratie moet het mogelijk maken voor de klant om, met één abonnement of één opgeladen bedrag, de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen flexibel te gebruiken. »

Mevrouw Brouwers voegt eraan toe dat het opschrift van de aanbeveling dan ook moet vervangen worden in « Tariefintegratie ».

« Un billet unique

Le Sénat recommande que la carte MOBIB interopérable continue à être étendue à tous les modes de transports publics. Elle doit également pouvoir être utilisée pour le paiement des parkings, des vélos de location, des voitures partagées, etc. En même temps, il faut également développer le paiement à l'aide de supports mobiles tels que des smartphones ou des cartes bancaires qui remplaceront, à terme, la carte MOBIB. »

Mme Segers propose d'ajouter le mot « taxis » dans la première phrase de cette recommandation.

M. Vanackere répond que les taxis sont généralement gérés par des entreprises privées.

Cette modification de texte de Mme Segers est rejetée par 8 voix et 3 abstentions.

La commission marque son accord sur la proposition de texte de Mmes Brouwers et De Bue et M. Vereeck. La recommandation 13 ainsi modifiée est adoptée par 13 voix contre 4.

**Recommandation 14 : Forme du billet unique**

*Le Sénat recommande que l'usager puisse payer avec une carte unique, y compris sur la base d'un montant préchargé. Il peut s'agir de la carte MOBIB, mais il est recommandé de prévoir la possibilité de régler le paiement à l'aide de supports mobiles tels qu'un smartphone ou une carte bancaire.*

Étant donné que la carte MOBIB est déjà mentionnée dans la recommandation précédente, Mmes Brouwers, De Bue et M. Vereeck proposent que la présente recommandation 14 fasse référence à l'intégration tarifaire et soit formulée comme suit :

« Le Sénat recommande que les différentes sociétés de transports publics mettent l'intégration tarifaire en œuvre dans les plus brefs délais, chaque opérateur recevant, sur la base d'une répartition équitable, sa juste part des recettes en fonction du coût des trajets enregistrés. Cette intégration tarifaire doit permettre au client d'utiliser de manière flexible les différentes sociétés de transports publics avec un seul abonnement ou un seul montant préchargé. »

Mme Brouwers ajoute qu'il faut dès lors remplacer l'intitulé de la recommandation « Forme du billet unique » par l'intitulé « Intégration tarifaire ».

Mevrouw Segers stelt voor de tekst van aanbeveling 14 als volgt te formuleren : « De Senaat beveelt aan dat naast ticketintegratie als eerste prioriteit, openbaar vervoermaatschappijen ook nadrukken over tariefintegratie, te beginnen met tariefintegratie in specifieke formules met betrekking tot het GEN voor Brussel. »

De heer Vanackere acht het wenselijk om niet te veel naar specifieke steden te verwijzen.

Het voorstel van mevrouw Segers wordt verworpen met 17 stemmen tegen 1.

De aanbeveling 14, zoals gewijzigd door het tekstvoorstel van de dames Brouwers, De Bue en de heer Vereeck, wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 4 bij 1 onthouding. Het voorstel van mevrouw Brouwers om het opschrift te wijzigen wordt eenparig aangenomen door de 19 aanwezige leden.

#### **Aanbeveling 15 : Uitvoering van GEN-overeenkomst van 4 april 2003**

*De Senaat beveelt aan om uitvoering te geven aan artikel 15 van de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel. Dit artikel verplicht de federale regering en de gewestregeringen om te streven naar de invoering van een gemeenschappelijk tarifaanbod.*

De overeenkomst preciseert dat de vier openbaar vervoermaatschappijen :

— in een eerste fase een systeem invoeren voor de wederzijdse erkenning van de vervoerbewijzen voor één, vijf, tien ritten en één dag, geldig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

— in een tweede fase compatibele vervoerbewijzen afleveren die geldig zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de « randzone » ;

— in een derde fase voor de gehele GEN-zone een compatibel inningsysteem invoeren, en dit in het vooruitzicht van een compatibel inningsysteem voor het hele grondgebied.

Mevrouw Segers is van mening dat de Senaat moet aanbevelen dat de regeringen de financiële middelen ter beschikking stellen om de GEN-overeenkomst ten uitvoer te leggen.

Mme Segers propose de formuler le texte de la recommandation 14 comme suit : « Le Sénat recommande que, parallèlement à l'intégration billettique qui est la première priorité, les sociétés de transports publics réfléchissent également à une intégration tarifaire, en commençant par des formules spécifiques d'intégration tarifaire concernant le RER pour Bruxelles. »

M. Vanackere juge préférable de ne pas trop faire référence à des villes spécifiques.

La proposition de Mme Segers est rejetée par 17 voix contre 1.

La recommandation 14, telle que modifiée par la proposition de texte de Mmes Brouwers, De Bue et M. Vereeck, est adoptée par 14 voix contre 4 et une abstention. La proposition de Mme Brouwers visant à modifier l'intitulé est adoptée à l'unanimité des 19 membres présents.

#### **Recommandation 15 : Mise en œuvre de la convention RER du 4 avril 2003**

*Le Sénat recommande de mettre à exécution l'article 15 de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Cet article oblige le gouvernement fédéral et les gouvernements de Région à œuvrer à l'instauration d'une offre tarifaire commune.*

La convention précise que les quatre sociétés de transports publics :

— mettent en place, dans une première phase, un dispositif de reconnaissance mutuelle des titres de transport pour un, cinq, dix voyages et un jour, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;

— émettent, dans une deuxième phase, des titres de transport compatibles, valables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dans la « zone périurbaine » ;

— mettent en service, dans une troisième phase, un système compatible de perception dans l'ensemble de la zone RER, et ce dans la perspective d'un système compatible de perception pour l'ensemble du territoire.

Pour Mme Segers, le Sénat doit recommander que les gouvernements mettent à disposition les moyens financiers nécessaires pour mettre la convention RER en œuvre.

De heer Vanackere wijst erop dat niet alle fases van het GEN zijn uitgevoerd.

Mevrouw Segers stelt ook dat de derde fase van het GEN inderdaad nog niet in werking is getreden.

De heer Peumans vraagt of er aanwijzingen zijn dat men de derde fase van de GEN-overeenkomst niet wil uitvoeren.

De heer Vanackere is van oordeel dat men zich in dit hoofdstuk van de aanbevelingen best beperkt tot de billetieke en tarifaire integratie.

Mevrouw Brouwers stelt voor deze aanbeveling te schrappen.

De commissie stemt met 15 stemmen tegen 4 hiermee in.

## **5. Infrastructuur**

### **Aanbeveling 16 : Multimodale knooppunten**

*De Senaat beveelt aan gebruiksvriendelijke multimodale knooppunten uit te bouwen die de ketenmobiliteit bevorderen. Hierbij moet grote aandacht uitgaan naar logische looplijnen en aanrijlijnen, de integratie van het fietsverkeer en een duidelijke signalisatie. De verantwoordelijkheid kan worden toevertrouwd aan een knooppuntmanager.*

Mevrouw Segers vindt dit idee vernieuwend maar vraagt welke beslissingsbevoegdheid de knooppuntmanager heeft en aan wie hij verslag uitbrengt. Spreekster stelt voor de laatste zin « De verantwoordelijkheid kan worden toevertrouwd aan een knooppuntmanager » te schrappen.

Mevrouw Brouwers is het hier niet mee eens want een goed uitgebouwd knooppunt kan van groot belang zijn en het kan nuttig zijn dat een knooppuntmanager hiervoor de verantwoordelijkheid neemt.

De heer Vanackere pleit ervoor alle institutionele problemen te vermijden door de knooppuntmanager een adviserende functie toe te kennen eerder dan hem beslissingsmacht te geven.

Voor de heer Vereeck is een knooppuntmanager een vorm van nutteloze tewerkstelling. In een multimodaal treinstation kan veel opgelost worden door bilaterale contacten tussen de betrokken actoren.

M. Vanackere fait remarquer que toutes les phases du RER n'ont pas été réalisées.

Mme Segers confirme que la troisième phase du RER n'est, effectivement, pas encore entrée en vigueur.

M. Peumans demande s'il existe des signes d'une volonté de ne pas exécuter la troisième phase de la convention RER.

M. Vanackere pense qu'il vaut mieux se limiter, dans le présent chapitre des recommandations, à l'intégration billettique et tarifaire.

Mme Brouwers propose de supprimer cette recommandation.

La commission marque son accord par 15 voix contre 4.

## **5. Infrastructure**

### **Recommandation 16 : Points noraux multimodaux**

*Le Sénat recommande que soient développés des points noraux multimodaux conviviaux favorisant la mobilité en chaîne. Une grande attention doit être accordée dans ce cadre à l'aménagement de voies d'accès logiques pour les piétons et les automobilistes, à l'intégration de la circulation des cyclistes et à une signalisation claire. La responsabilité peut en être confiée à un manager de point nodal.*

Mme Segers juge cette idée novatrice, mais aimeraient savoir de quelle compétence décisionnelle le manager de point nodal dispose et à qui il fait rapport. Elle propose de supprimer la dernière phrase « La responsabilité peut en être confiée à un manager de point nodal ».

Mme Brouwers n'est pas d'accord, car un point nodal bien développé peut être très important et il peut être utile d'en confier la responsabilité à un manager de point nodal.

M. Vanackere souhaite que l'on évite tout problème institutionnel et que l'on confie dès lors au manager de point nodal une fonction consultative plutôt qu'un pouvoir de décision.

Pour M. Vereeck, une fonction de manager de point nodal est une forme d'emploi inutile. Dans une gare ferroviaire multimodale, des contacts bilatéraux entre les acteurs concernés permettent de résoudre beaucoup de problèmes.

In de visie van de heer Vanackere impliceert een knooppuntmanager niet noodzakelijk een nieuwe aanwerving, maar zou die functie ook kunnen uitgeoefend worden met een beurtrol van alle actoren met verantwoordelijkheid voor het beheer van de intermodale knooppunten.

De heer Henry geeft aan dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen, enerzijds, de infrastructuur van het openbaar vervoer en, anderzijds, de exploitatie van de dienstverlening van het openbaar vervoer. De functie van de knooppuntmanager ligt veeleer op het niveau van de exploitatie en heeft als voordeel dat er een algemene aanpak wordt aangeboden voor alle gebruikers en voor alle verplaatsingsmiddelen.

De heer Vanackere stipt aan dat de functie van knooppuntmanager ook betrekking heeft op de infrastructuur, met name inzake signalisatie, toegankelijkheid tot de stations en fietsstallingen.

Mevrouw De Bue legt uit dat de gewestelijke stedenbouwkundige vergunningen voor het GEN veel lacunes bevatten. Er werd onvoldoende in fietsstallingen of infrastructuur voor voetgangers voorzien. Er moest worden bijgestuurd toen de werken werden uitgevoerd om zaken te compenseren die niet in de plannen waren opgenomen. Er moet dus op worden aangedrongen dat de gemeenten terecht op dat niveau geïntegreerde werken wensten.

Mevrouw Brouwers is van oordeel dat steden en gemeenten veel sneller betrokken moeten worden bij de plannen van de NMBS in en rond bepaalde treinstations. Het is zeker zinvol het beheer van de intermodale knooppunten toe te vertrouwen aan één persoon. Spreekster geeft het voorbeeld van een muur in het station van Leuven, waarvan men niet meer wist wie verantwoordelijk was voor het onderhoud ervan. Het heeft bijzonder veel moeite gekost om uiteindelijk de verantwoordelijke te vinden. Een knooppuntmanager zou dit probleem veel sneller kunnen oplossen.

De heer Vereeck leidt hieruit af dat als alle autoriteiten hun verantwoordelijkheid opnemen, veel problemen voorkomen en opgelost kunnen worden.

Aanbeveling 16 wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 4.

\*  
\* \* \*

M. Vanackere précise que, dans sa vision des choses, la fonction de manager de point nodal n'implique pas nécessairement un recrutement ; cette fonction pourrait tout aussi bien être assurée à tour de rôle par tous les acteurs ayant une responsabilité dans la gestion des points noraux intermodaux.

M. Henry estime qu'il faut opérer une distinction entre, d'une part, l'infrastructure du transport en commun et, d'autre part, l'exploitation des services du transport en commun. La fonction de manager de point nodal se situe plutôt au niveau de l'exploitation et a l'avantage d'offrir une approche globale pour tous les usagers et pour tous les modes de déplacement.

Selon M. Vanackere la fonction de manager de point nodal concerne également l'infrastructure, notamment en ce qui concerne la signalisation, l'accessibilité aux gares et les emplacements pour vélos.

Mme De Bue explique que les permis d'urbanisme pour le RER, délivrés par les Régions, présentent de multiples lacunes. On n'avait pas prévu suffisamment de parking pour vélos ni d'acheminement pour piétons. On a dû travailler au moment de la réalisation du chantier pour compenser ce qui n'avait pas été conçu dans les plans. Il faut donc insister sur le fait que les communes souhaitaient à juste titre des travaux intégrés à ce niveau.

Mme Brouwers estime que les villes et les communes devraient être impliquées beaucoup plus tôt dans les projets de la SNCB relatifs à certaines gares et à leurs abords. Il serait assurément utile de confier à une seule personne la gestion des nœuds intermodaux. L'intervenant donne l'exemple d'un mur à la gare de Louvain : plus personne ne savait qui était responsable de son entretien. Il a été très difficile d'identifier finalement le responsable. Un manager de nœud pourrait résoudre ce problème bien plus rapidement.

M. Vereeck en conclut que beaucoup de problèmes pourraient être évités ou résolus si toutes les autorités prenaient leurs responsabilités.

La recommandation 16 est adoptée par 15 voix contre 4.

\*  
\* \* \*

**Aanbeveling 16bis**

Mevrouw Lambelin stelt voor om een nieuw punt 16 in te voegen, luidende :

« 16bis. GEN

De Senaat beveelt aan zo snel mogelijk het GEN naar, in en vanuit Brussel te voltooien, en er de nodige financiële middelen voor uit te trekken. »

Spreekster legt uit dat de hoorzittingen hebben bekrachtigd dat het GEN naar, in en vanuit Brussel zo spoedig mogelijk moet worden uitgevoerd en dat in de nodige financiële middelen daartoe moeten worden voorzien.

Mevrouw Segers stelt voor deze aanbeveling aan te vullen met de woorden « en een plan voor de exploitatie op te stellen » (in te voegen vóór de woorden « er de nodige financiële middelen voor uit te trekken »).

Dit tekstvoorstel wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

Het voorstel van mevrouw Lambelin om een aanbeveling 16bis in te voegen, wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 4.

**Aanbeveling 17 : Brabantnet**

*De Senaat beveelt aan dat de Vlaamse regering en de Brusselse regering het akkoord over de ontwikkeling van een Brabantnet uitvoeren en vasthouden aan de oplevering in 2020.*

Mevrouw Segers stelt voor deze aanbeveling te verruimen en ook, onder andere, melding te maken van het Spartacus-project (een openbaarvervoernetwerk in Limburg met tramlijnen, snelbussen, lokale bussen en bestaande treinverbindingen).

De heer Vereeck is van oordeel dat het opsommen van concrete projecten buiten de opdracht van dit informatieverslag valt. De financiering van deze projecten is een bevoegdheid van de Kamer van volksvertegenwoordigers en de Parlementen van de deelstaten. Het heeft totaal geen zin dat de Senaat zich zou buigen over angelegenheden waarvoor het niet bevoegd is.

**Recommandation 16bis**

Mme Lambelin propose d'insérer un nouveau point 16 rédigé comme suit :

« 16bis. RER

Le Sénat recommande d'aboutir dans les meilleurs délais à la mise en place du RER vers, dans et depuis Bruxelles en y affectant les moyens financiers nécessaires. »

L'oratrice explique que les auditions ont consacré la nécessité d'aboutir dans les meilleurs délais à la mise en place du RER vers, dans et depuis Bruxelles en y affectant les moyens financiers nécessaires.

Mme Segers propose de compléter cette recommandation comme suit : « et d'élaborer un plan d'exploitation » (à insérer avant les mots « en y affectant les moyens financiers nécessaires »).

Cette proposition de texte est rejetée par 10 voix contre 3 et 3 abstentions.

La proposition de Mme Lambelin d'insérer une recommandation 16bis est adoptée par 15 voix contre 4.

**Recommandation 17 : Brabantnet**

*Le Sénat recommande que le gouvernement flamand et le gouvernement bruxellois mettent en œuvre l'accord relatif au déploiement d'un « Brabantnet » en maintenant l'objectif d'une mise en service en 2020.*

Mme Segers propose d'élargir cette recommandation en y mentionnant, entre autres, le projet Spartacus (un réseau de transports publics dans le Limbourg, constitué de lignes de tram, de bus rapides, de bus locaux et des liaisons ferroviaires existantes).

M. Vereeck estime que l'énumération de projets concrets sort du cadre du présent rapport d'information. Le financement de ces projets relève de la compétence de la Chambre des représentants et de celles des Parlements des entités fédérées. Il est totalement insensé que le Sénat se saisisse de matières pour lesquelles il n'est pas compétent.

De heer Sanctorum geeft aan dat één van de lijnen van het Brabantnet tot aan het Noordstation loopt, waardoor het wel een project is dat betrekking heeft op een geïntegreerd vervoersaanbod.

Mevrouw De Bue merkt op dat er een hoofdstuk over het hoofdstedelijk net van Brussel moet worden ingevoegd omdat dit een kruispunt vormt van zowel intermodale als intergewestelijke samenwerking. Spreekster geeft aan dat de intermodaliteit van verschillende transportmiddelen perfect past in het informatieverslag. Dat hebben verschillende deskundigen inzake mobiliteit overigens herhaald, zoals de heer Kris Peeters tijdens de hoorzitting van 4 januari 2016.

Aanbeveling 17 wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 4.

#### **Aanbeveling 18 : Ontwikkeling van het spoorwegnet binnen Brussel**

*De Senaat beveelt aan dat het spoorwegnet binnen Brussel ten volle wordt benut. Gesloten stations en niet-gebruikte lijnen moeten terug in gebruik worden genomen.*

De heer Vereeck stipt voorerst aan dat er geen ongebruikte spoorlijnen bestaan, alleen onderbenutte.

De heer Henry stelt voor het toepassingsgebied van die aanbeveling uit te breiden naar andere steden.

Mevrouw Lambelin stelt ook voor om de woorden « binnen Brussel » te vervangen door de woorden « in de stad ».

Mevrouw Brouwers vermeldt dat in Brussel een zeventiental stations nagenoeg niet gebruikt worden. Dit is echter eerder een aangelegenheid van de spoorwegen en hoort niet thuis in dit informatieverslag.

De heer Vanackere stipt aan dat het hier niet om het spoorvervoer gaat, maar wel over de ongebruikte spoorcapaciteit die benut zou moeten worden om een overbelast stedelijk vervoer (tram, metro- en buslijnen) te ontlasten. In dat geval moet er wel voor ticketintegratie gezorgd worden zodat de reizigers met een kaartje van een gewestelijke vervoersoperator ook deze treinstations kunnen benutten.

De heer Sanctorum oppert dat er ook op het ongebruikte GEN-net een beroep kan worden gedaan.

M. Sanctorum indique qu'une des lignes du « Brabantnet » va jusqu'à la gare du Nord et que le projet concerne donc bien une offre intégrée de transports.

Mme De Bue fait remarquer qu'il faut insérer un chapitre sur l'aire métropolitaine de Bruxelles parce qu'on y est au carrefour de la coopération à la fois intermodale et interrégionale. L'intervenante estime que l'intermodalité des différents modes de transport s'inscrit parfaitement dans le cadre du rapport d'information. Cela a d'ailleurs été répété par plusieurs experts en matière de mobilité, comme M. Kris Peeters lors de l'audition du 4 janvier 2016.

La recommandation 17 est adoptée par 15 voix contre 4.

#### **Recommandation 18 : Développement du réseau ferroviaire à Bruxelles**

*Le Sénat recommande que le réseau ferroviaire à Bruxelles soit pleinement exploité. Les gares fermées et les lignes non utilisées doivent être remises en service.*

M. Vereeck souligne tout d'abord qu'il n'existe pas de lignes ferroviaires inutilisées ; certaines lignes sont seulement sous-exploitées.

M. Henry propose d'élargir le champ d'application de cette recommandation à d'autres villes.

Mme Lambelin propose également de remplacer les mots « à Bruxelles » par les mots « en milieu urbain ».

Mme Brouwers signale qu'à Bruxelles, dix-sept gares ne sont pour ainsi dire pas utilisées. Mais il s'agit là d'un problème qui concerne plutôt les chemins de fer et qui n'a pas sa place dans le présent rapport d'information.

M. Vanackere souligne qu'il n'est pas question ici du transport ferroviaire, mais bien de la capacité ferroviaire inutilisée qu'il faudrait exploiter afin de désengorger le transport urbain saturé (lignes de tram, de métro et de bus). Il faudrait dans ce cas prévoir une intégration billettique afin que les voyageurs puissent aussi accéder à ces gares ferroviaires avec le billet d'un opérateur de transport régional.

M. Sanctorum souligne que l'on pourrait également recourir au réseau RER inutilisé.

Mevrouw De Bue stelt voor de tekst als volgt te wijzigen :

« Een betere exploitatie van de mogelijkheden van het bestaande spoorwegnet

De Senaat beveelt aan dat het bestaande spoorwegnet ten volle wordt benut. Gesloten stations en ongebruikte lijnen moeten na evaluatie terug in gebruik worden genomen, zonder evenwel de snelle verbindingen uit de provincie naar Brussel in het gedrang te brengen. »

Mevrouw Brouwers herhaalt dat deze aanbeveling 18, ook het voorstel van wijziging van mevrouw De Bue, in feite geen verband houdt met het thema van dit informatieverslag, namelijk het geïntegreerd openbaar vervoersplan en vervoersaanbod. Daarom pleit zij er voor de aanbeveling te schrappen.

Dit voorstel tot schrapping wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 8.

### **Aanbeveling 19 : Fietspaden in Brussel**

*De Senaat beveelt aan dat in en rond Brussel een netwerk van fietspaden wordt aangelegd.*

De heer Henry stelt voor die aanbeveling te vervangen als volgt : « De Senaat beveelt aan dat er een veel grondiger ontwikkeld netwerk van fietspaden wordt aangelegd, met prioriteit voor de netwerken in grote steden en voor verbindingen tussen de steden en de omliggende landelijke gemeenten, op basis van een dicht net per gebied. »

Spreker legt uit dat er geen enkele reden is om de aanbeveling om de fietsinfrastructuur te ontwikkelen te beperken tot Brussel. Hoe meer fietspaden, hoe beter de complementariteit.

Volgens de heer Vanackere heeft de fiets zijn plaats binnen de multimodale knooppunten. Een goed beveiligde fietsenstalling kan mensen ertoe aanzetten naar een trein of busstation te fietsen.

Mevrouw Brouwers legt uit dat de NMBS instaat voor de fietsenstallingen in Leuven, maar de stad investeert mee. De stad Leuven zal ook een aantal autoparkings omvormen tot fietsenstallingen. Het blijft echter moeilijk een fiets mee te nemen op het openbaar vervoer en daarenboven zijn de fietstrajecten niet altijd veilig.

Mme De Bue propose de modifier le texte comme suit :

« Une meilleure exploitation des disponibilités du réseau ferroviaire existant.

Le Sénat recommande que le réseau ferroviaire existant soit pleinement exploité. Les gares fermées et les lignes non utilisées doivent, après évaluation, être remises en service sans toutefois entraver la desserte rapide des provinces vers Bruxelles. »

Mme Brouwers répète que cette recommandation 18, en ce compris la proposition de modification de Mme De Bue, n'a en fait aucun lien avec le thème du présent rapport d'information, à savoir le plan et l'offre intégrés de transports publics. C'est pourquoi elle demande que cette recommandation soit supprimée.

Cette proposition de suppression est adoptée par 9 voix contre 8.

### **Recommandation 19 : Pistes cyclables à Bruxelles**

*Le Sénat recommande l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables dans et autour de Bruxelles.*

M. Henry propose de remplacer cette recommandation comme suit : « Le Sénat recommande de développer de manière beaucoup plus importante le réseau cyclable, avec un développement prioritaire dans les grandes villes et pour les liaisons entre pôles urbains et ruraux, dans une logique de maillage territorial. »

L'orateur explique qu'il n'y a aucune raison de limiter à Bruxelles la recommandation de développer les infrastructures cyclables. Plus il y aura de pistes cyclables, meilleure sera la complémentarité.

Selon M. Vanackere, le vélo a sa place dans les points nodaux multimodaux. Un parking à vélos bien sécurisé peut inciter les gens à se rendre à la gare – de chemin de fer ou de bus – à vélo.

Mme Brouwers explique qu'à Louvain, la SNCB s'occupe des parkings à vélos, mais que la ville investit aussi. La ville de Louvain compte également transformer plusieurs parkings pour voitures en parkings à vélos. Il reste toutefois difficile d'emporter un vélo dans les transports en commun ; en outre, les trajets à vélo ne sont pas toujours sûrs.

Mevrouw De Bue suggereert dat in het voorstel van de heer Henry wordt vermeld dat het fietsgebruik moet worden gezien in de context van de betere integratie van de verschillende openbaar-vervoersmodi. Vooral in Wallonië is dat een probleem.

Aanbeveling 19 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 9.

#### **Aanbeveling 20 : Rijstroken voorbehouden aan het openbaar vervoer en carpoolers**

*De Senaat beveelt aan dat, voor zover dit mogelijk is, zowel op autosnelwegen als op andere wegen een rijstrook wordt voorbehouden aan het openbaar vervoer en carpoolers. Voor gewestgrensoverschrijdende wegen vergt dit een samenwerking tussen de Gewesten. De controle op de naleving van de voorbehouden rijstroken behoort tot de federale bevoegdheden.*

De heer Vereeck is van oordeel dat deze aanbeveling niet past in dit informatieverslag.

De heer Peumans vindt deze aanbeveling alleen zinvol als er nood is aan een dergelijke rijstrook. Daarenboven moet het haalbaar en toepasbaar zijn.

De heer Sanctorum legt uit dat op de autosnelweg tot in Overijse een rijstrook is voorbehouden voor de bus. Omwille van gebrekkige communicatie tussen de twee Gewesten werd deze rijstrook echter niet doorgetrokken tot het Vlaams grondgebied.

De heer Vanackere vindt het geen bezwaar dat een Gewest een aparte rijstrook zou voorzien terwijl een andere Gewest dat niet doet.

De heer Bastin meent dat er samenwerking tussen de drie Gewesten vereist is om een rijstrook voor te behouden voor het openbaar vervoer en eventueel de taxi's.

Mevrouw De Bue wijst erop dat er sinds lang een samenwerkingsovereenkomst tussen TEC, De Lijn en de MIVB bestaat om de pechstrook voor te behouden voor de « Rapid », inclusief wegmarkering en borden. Dat is een mooi voorbeeld van samenwerking.

Mevrouw Lambelin vraagt zich af hoe men het onderscheid maakt tussen een wagen met carpoolers en een gewone wagen.

Mme De Bue suggère de préciser dans la proposition de M. Henry que l'usage du vélo s'inscrit dans le cadre de la meilleure intégration des différents types de transport en commun. Cela pose problème surtout en Wallonie.

La recommandation 19 est rejetée par 9 voix contre 9.

#### **Recommandation 20 : Bandes de circulation réservées aux transports publics et aux personnes qui pratiquent le covoiturage**

*Le Sénat recommande qu'une bande de circulation soit réservée, dans la mesure du possible, aux transports publics et aux personnes qui pratiquent le covoiturage, tant sur les autoroutes que sur les autres routes. Pour les routes interrégionales, cela nécessite une coopération entre les Régions. Le contrôle du respect des bandes de circulation réservées fait partie des compétences fédérales.*

Pour M. Vereeck, cette recommandation n'a pas sa place dans le présent rapport d'information.

M. Peumans estime que cette recommandation n'a du sens que si une telle bande de circulation est nécessaire. En outre, la formule proposée doit être réalisable et applicable.

M. Sanctorum indique que sur l'autoroute qui mène à Overijse, une bande de circulation est réservée aux bus. Mais en raison d'un manque de communication entre les deux Régions, cette bande de circulation n'a pas été prolongée jusqu'en territoire flamand.

M. Vanackere ne voit aucune objection à ce qu'une Région prévoie une bande de circulation distincte, alors qu'une autre Région ne le ferait pas.

M. Bastin estime qu'une coopération s'impose entre les trois Régions pour mettre en place une bande réservée aux transports en commun et éventuellement aux taxis.

Mme De Bue signale qu'il existe depuis longtemps déjà un accord de coopération entre le TEC, De Lijn et la STIB pour réserver la bande d'arrêt d'urgence au « Rapid », en ce compris le marquage et les panneaux. Cela constitue un bel exemple de coopération.

Mme Lambelin se demande comment on distingue une voiture de covoiturage d'une voiture normale.

De heer Henry meent dat het niet raadzaam is de carpoolers op de pechstrook te laten rijden. Men kan overwegen een rijstrook voor hen voor te behouden.

De heer Peumans merkt op dat in Antwerpen de rijstroken voorbehouden voor de trams ook door de taxi's mogen gebruikt worden, maar niet door carpoolers.

De heer Vanackere is van oordeel dat de pechstrook op de autosnelwegen voorbehouden moet zijn voor het openbaar vervoer en dus niet voor carpoolers.

Volgens mevrouw Brouwers is deze aanbeveling niet relevant voor dit informatieverslag

De heer Sanctorum begrijpt deze redenering maar vindt toch dat door de verwijzing naar de samenwerking tussen de Gewesten voor gewestgrensoverschrijdende wegen, deze aanbeveling wel degelijk zin heeft.

Aanbeveling 20 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 9.

#### **Aanbeveling 21 : Parkings aan de opritten van autosnelwegen**

*De Senaat beveelt aan dat aan strategische opritten van autosnelwegen parkings worden aangelegd.*

De heer Vereeck stelt voor deze aanbeveling te schrapen. Indien de commissie zou oordelen dat de aanbeveling toch moet behouden blijven, dan moet minstens het begrip « strategische opritten » gedefinieerd worden.

De heer Henry stelt voor de aanbeveling als volgt te vervangen : « De Senaat beveelt de aanleg aan van overstap-parkings in de nabijheid van openbaar vervoer-infrastructuur en van carpoolparkings op strategische plaatsen voor de autobestuurders. »

Spreker legt uit dat parkings hun nut hebben, ofwel om het carpoolen te ontwikkelen, ofwel voor de toegang tot het openbaar vervoer. Beide infrastructuren zijn noodzakelijk, maar horen over het algemeen op verschillende locaties thuis.

De 18 aanwezige leden van de commissie gaan eenparig akkoord om aanbeveling 21 te schrappen, maar

M. Henry estime qu'il n'est pas opportun de faire rouler sur la bande d'urgence les personnes qui pratiquent le covoiturage. On peut envisager de prévoir une bande de circulation qui leur serait réservée.

M. Peumans fait remarquer qu'à Anvers, les bandes de circulation réservées aux trams peuvent également être empruntées par les taxis mais pas par les personnes qui pratiquent le covoiturage.

M. Vanackere estime que la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes doit être réservée aux transports en commun et ne peut donc pas être empruntée par les personnes qui pratiquent le covoiturage.

Selon Mme Brouwers, cette recommandation n'a pas sa place dans le cadre du présent rapport d'information.

M. Sanctorum comprend ce raisonnement mais estime néanmoins que la référence à la coopération entre les Régions pour les routes interrégionales rend cette recommandation pertinente.

La recommandation 20 est rejetée par 9 voix contre 9.

#### **Recommandation 21 : Parkings aux entrées d'autoroutes**

*Le Sénat recommande l'aménagement de parkings aux entrées d'autoroutes stratégiques.*

M. Vereeck propose de supprimer cette recommandation. Si la commission estime que la recommandation doit quand même être maintenue, alors il faut définir à tout le moins ce qu'il y a lieu d'entendre par « entrées d'autoroutes stratégiques ».

M. Henry propose de remplacer la recommandation par ce qui suit : « Le Sénat recommande l'aménagement de parkings de dissuasion à proximité des infrastructures de transport en commun et de parkings de covoiturage aux endroits stratégiques pour les usagers du réseau autoroutier. »

L'orateur explique que les parkings sont utiles, soit pour développer le covoiturage, soit pour faciliter l'accès aux transports en commun. Les deux infrastructures sont nécessaires mais correspondent en général à des localisations différentes.

Les 18 membres présents de la commission sont unanimement d'accord pour supprimer la recommandation

de idee van overstap-parkings zal worden hervormen in een volgende aanbeveling (zie infra : aanbeveling 27).

\*  
\* \*

Mevrouw Lambelin stelt vervolgens voor het hoofdstuk « Infrastructuur » aan te vullen met een punt 21bis, luidende :

« Thalys en interregionale en internationale verbindingen

*21bis.* De Senaat beveelt aan actief te ijveren voor het behoud van de Thalys op de Waalse as, en voor de interregionale en internationale spoorverbindingen. »

Spreekster legt uit dat de Thalys, de interregionale en internationale spoorverbindingen samenwerkingsvormen tussen de Federale Staat en de deelstaten veronderstellen die versterkt moeten worden.

De heer Bastin wil de intermodaliteit niet tot de nationale lijnen beperken. Men moet het internationale verkeer erbij voegen.

De heer Peumans ziet de meerwaarde van deze aanbeveling niet.

Mevrouw De Bue vindt het opnemen van dat specifieke project in het informatieverslag niet relevant.

Volgens mevrouw Brouwers ligt deze aanbeveling te ver verwijderd van het eigenlijke doel van dit informatieverslag, namelijk de integratie van het openbaar vervoer.

La proposition de Mme Lambelin est rejetée par 12 voix contre 7.

## 6. Geïntegreerde informatie

### Aanbeveling 22 : Geïntegreerde reisinformatie

*De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen geïntegreerde reisinformatie aanbieden.*

21, mais le principe des parkings de délestage sera repris dans une recommandation suivante (voir infra : recommandation 27).

\*  
\* \*

Mme Lambelin propose ensuite de compléter le chapitre « Infrastructure » par un point 21bis rédigé comme suit :

« Thalys et liaisons interrégionales et internationales

*21bis.* Le Sénat recommande de défendre activement le maintien du Thalys sur la dorsale wallonne, les liaisons ferroviaires interrégionales de transport et les liaisons ferroviaires internationales. »

L'oratrice explique que le Thalys, les liaisons ferroviaires interrégionales de transport et les liaisons ferroviaires internationales impliquent des collaborations entre l'État fédéral et les entités fédérées qui doivent être renforcées.

M. Bastin ne souhaite pas limiter l'intermodalité aux lignes nationales. Il faut inclure le trafic international.

M. Peumans ne voit pas quelle est la plus-value de cette recommandation.

Mme De Bue estime qu'il n'est pas pertinent de faire référence à ce projet spécifique dans le rapport d'information.

Selon Mme Brouwers, cette recommandation est trop éloignée du véritable objet du présent rapport d'information, à savoir l'intégration des transports publics.

La proposition de Mme Lambelin est rejetée par 12 voix contre 7.

## 6. Information intégrée

### Recommandation 22 : Information voyageurs intégrée

*Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics proposent une information voyageurs intégrée.*

*Routeplanners moeten de gebruiker deur-tot-deur-oplossingen aanbieden waarin alle vervoersmodi zijn opgenomen.*

*Ook tijdens de reis moet real time informatie beschikbaar zijn over aansluitingen op andere vervoersmodi, bijvoorbeeld de aansluitingen met bussen.*

Mevrouw Brouwers kan instemmen met deze aanbeveling, maar wijst erop dat niet alleen de openbaar vervoersmaatschappijen geïntegreerde informatie moeten aanbieden, maar dat dit ook kan ook via platformen met de privé sector. Daarom pleit zij voor het principe van de open data. De vervoersmaatschappijen moeten hun data kosteloos ter beschikking stellen zodat geïntegreerde reisinformatie kan aangeboden worden. De apps worden soms door kleine ondernemingen uitgewerkt, daar moet de Senaat zich niet over uitspreken. De NMBS biedt trouwens nog geen informatie via open-data aan.

De heer Peumans merkt op dat De Lijn reeds sinds geruime tijd deze geïntegreerde informatie aanbiedt.

De heer Vereeck stelt dat ook de NMBS geïntegreerde reisinformatie aanbiedt via apps. Verder verwijst spreker naar de resolutie met betrekking tot open data bij de NMBS-groep die door de Kamer van volksvertegenwoordigers op 9 juli 2015 werd aangenomen (stuk Kamer, nr. 54-1117/7). In een systeem van open data kan elke zoekmachine het traject uitstippelen en aanbieden. Wordt in dit voorstel van aanbeveling het open data systeem gebruikt ?

Volgens de heer Vanackere moet geïntegreerde reisinformatie ook op de borden in de nabijheid van de stations geafficheerd worden want niet iedereen beschikt over een smart phone.

De heer Henry wijst erop dat de privéondernemingen alsook de gebruikers zelf een rol kunnen spelen in de ontwikkeling van geïntegreerde systemen. Er moeten nog inspanningen worden geleverd inzake de coherentie van de informatie in real time.

Mevrouw Brouwers stelt voor om de woorden « geïntegreerde reisinformatie aanbieden » te vervangen door « hun data, ook in *real time*, kosteloos ter beschikking stellen voor derden zodat geïntegreerde routeplanners, apps en andere zinvolle toepassingen ontwikkeld kunnen worden ».

*Les planificateurs de trajets doivent proposer à l'usager des solutions « porte à porte. » combinant tous les modes de transport.*

*Pendant leurs déplacements, les voyageurs doivent aussi pouvoir disposer d'informations en temps réel sur les correspondances avec d'autres modes de transport, comme les bus par exemple.*

Mme Brouwers peut marquer son accord sur cette recommandation, mais ajoute que cette information intégrée ne doit pas provenir uniquement des sociétés de transports publics ; elle peut aussi être accessible par le biais de plateformes impliquant le secteur privé. C'est pourquoi l'intervenante plaide pour le principe des données ouvertes. Les sociétés de transport doivent mettre leurs données gratuitement à disposition afin que l'information voyageurs intégrée soit accessible. Il arrive que les applications mobiles soient développées par de petites entreprises ; le Sénat n'a pas à se prononcer sur ce point. De toute façon, la SNCB n'offre encore aucune information par le biais des données ouvertes.

M. Peumans fait remarquer que De Lijn offre cette information intégrée depuis longtemps déjà.

M. Vereeck indique que la SNCB aussi met l'information voyageurs intégrée à disposition par le biais d'applications mobiles. Il renvoie à la résolution relative aux données ouvertes au sein du groupe SNCB, adoptée par la Chambre des représentants le 9 juillet 2015 (doc. Chambre, n° 54-1117/7). Dans un système de données ouvertes, tout moteur de recherche pourra esquisser et proposer le trajet. La présente proposition de recommandation prévoit-elle en l'espèce l'utilisation du système de données ouvertes ?

Selon M. Vanackere, l'information voyageurs intégrée doit aussi figurer sur les panneaux d'information à proximité des gares car tout le monde ne dispose pas d'un smartphone.

M. Henry signale que les entreprises privées, ainsi que les usagers eux-mêmes, pourraient avoir un rôle à jouer dans le développement des systèmes intégrés. Il faut encore faire des efforts en termes de cohérence des informations en temps réel.

Mme Brouwers propose de remplacer les mots « proposent une information voyageurs intégrée » par les mots « mettent gratuitement leurs données, y compris en temps réel, à la disposition de tiers afin de permettre le développement de planificateurs de trajets intégrés, d'apps et d'autres applications utiles ».

De tekstwijziging van mevrouw Brouwers wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 3.

Mevrouw Segers wenst het opschrift bij deze aanbeveling 22 te laten aanvatten met de woorden « open data ». Het gaat er in deze aanbeveling immers vooral om dat de data beschikbaar zijn voor iedereen, dus ook voor app-ontwikkelaars.

Dit voorstel van mevrouw Segers wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 3.

De gewijzigde aanbeveling 22 wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

### **Aanbeveling 23 : Geïntegreerde informatie in treinstations en aan tram- en bushaltes**

*De Senaat beveelt aan dat in de treinstations en aan de tram- en bushaltes informatie wordt verschafft over alle vervoersmodi. Die informatie omvat in ieder geval de lijst van bestemmingen, de lijnnummers, de perrons, de uurroosters, de eventuele vertragingen, de aansluitingen en het netwerkplan.*

De heer Peumans wijst erop het onmogelijk is dergelijke informatie aan alle tram-en bushaltes te verschaffen omdat er te veel haltes zijn (voor Vlaanderen alleen al gaat het om meer dan veertigduizend haltes). Trouwens, in de belangrijkste treinstations zou dergelijke informatie inzake aansluitingen in feite zelfs niet moeten medegedeeld worden omdat de aansluitende metro's, tram en bussen met een hoge frequentie rijden.

Mevrouw Brouwers pleit er voor zich te beperken tot relevante informatie in de belangrijkste of strategische knooppunten. Daarenboven kan informatie-uitwisseling ook reeds op de trein kan gebeuren.

Mevrouw De Bue stelt voor de aanbeveling als volgt te wijzigen :

« De Senaat beveelt aan dat nuttige informatie over het vervolg van de reis verstrekt wordt in hoofdstations en aan de tram- en bushaltes die knooppunten vormen. Die informatie omvat in ieder geval de lijst van bestemmingen, de lijnnummers, de perrons, de dienstregeling, de eventuele vertragingen, de aansluitingen en het netwerkplan. »

La modification de texte proposée par Mme Brouwers est adoptée par 15 voix contre 3.

Mme Segers souhaite compléter l'intitulé de cette recommandation 22 par les mots « données ouvertes ». L'objectif premier de cette recommandation est en effet que les données soient disponibles pour chacun, y compris donc les développeurs d'apps.

La proposition de Mme Segers est adoptée par 15 voix contre 3.

La recommandation 22 ainsi modifiée est adoptée par un vote identique.

### **Recommandation 23 : Information intégrée dans les gares ferroviaires et aux arrêts de tram et de bus**

*Le Sénat recommande que des informations sur tous les modes de transport soient fournies dans les gares ferroviaires et aux arrêts de tram et de bus. Ces informations contiennent en tout cas la liste des destinations, les numéros de lignes, les quais, les horaires, les retards éventuels, les correspondances et le plan du réseau.*

M. Peumans souligne qu'il est impossible de fournir toutes ces informations à chaque arrêt de tram et de bus, le nombre d'arrêts étant trop élevé (rien qu'en Flandre, on en compte plus de quarante mille). Dans les principales gares ferroviaires, les informations sur les correspondances ne devraient d'ailleurs même pas être communiquées puisque les métros, trams et bus qui assurent cette correspondance circulent à une grande fréquence.

Mme Brouwers plaide pour que l'on se limite aux informations pertinentes à donner aux points noraux principaux ou stratégiques. L'échange d'informations peut en outre déjà s'opérer à bord du train.

Mme De Bue propose de modifier la recommandation comme suit :

« Le Sénat recommande que des informations pertinentes pour la poursuite du trajet soient fournies aux usagers dans les principales gares ferroviaires et aux arrêts de tram et bus qui constituent des points noraux. Ces informations contiennent en tout cas la liste des destinations, les numéros de lignes, les quais, les horaires, les retards éventuels, les correspondances et le plan de réseau. »

Aanbeveling 23, zoals gewijzigd door het voorstel van mevrouw De Bue, wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 3.

#### **Aanbeveling 24 : Eén helpdesk**

*De Senaat beveelt aan dat de verschillende openbaar vervoersmaatschappijen één helpdesk organiseren.*

De heer Peumans vindt deze aanbeveling overbodig.

Ook de heer Vereeck is van mening dat dit buiten de doelstelling van dit informatieverslag ligt. Het concept van één helpdesk is immers te omslachtig. Als een reiziger een probleem heeft op trein, tram of bus, zal hij zich logischerwijze richten tot de betrokken vervoersoperator.

Volgens mevrouw Brouwers heeft deze helpdesk wel zin, als een soort eerstelijnshulp, de laatste stap voor de ombudsdienst.

Aanbeveling 24 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

\*  
\* \* \*

Vervolgens stelt mevrouw Lambelin voor het hoofdstuk « Geïntegreerde informatie » aan te vullen met een punt 24bis, luidende :

« Inclusieve mobiliteit

*24bis. De Senaat beveelt aan een inclusief mobiliteitsbeleid na te streven, onder meer door vervoertarieven die voor allen betaalbaar zijn en door een betere toegang voor personen met een handicap. »*

Mevrouw Lambelin legt uit dat het vooruitzicht op optimale samenwerking voor een toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer het bevorderen impliceert van een inclusief mobiliteitsbeleid, onder meer door vervoertarieven die voor allen betaalbaar zijn en door een betere toegang voor personen met een handicap.

De heer Vanackere wijst erop dat de toegankelijkheid een thema is dat in alle beheerscontracten reeds is opgenomen en er dus geen nood aan sensibilisering is. Men moet kunnen aantonen in hoeverre de inclusieve mobiliteit een thema is dat problemen stelt inzake overleg tussen de operatoren.

La recommandation 23, telle que modifiée sur proposition de Mme De Bue, est adoptée par 15 voix contre 3.

#### **Recommandation 24 : Un helpdesk unique**

*Le Sénat recommande que les différentes sociétés de transports publics organisent un helpdesk unique.*

M. Peumans trouve cette recommandation superflue.

M. Vereeck lui aussi est d'avis que cette recommandation sort du cadre du présent rapport d'information. Le concept du *helpdesk unique* est en effet trop compliqué. Si un voyageur rencontre une difficulté dans le train, le tram ou le bus, il s'adressera en toute logique à l'opérateur de transport concerné.

Selon Mme Brouwers, ce *helpdesk* a bien son utilité pour offrir une aide de première ligne, dernière étape avant le service de médiation.

La recommandation 24 est adoptée par 13 voix contre 3 et 2 abstentions.

\*  
\* \* \*

Mme Lambelin propose ensuite de compléter le chapitre « Information intégrée » par un point 24bis rédigé comme suit :

« Mobilité inclusive

*24bis. Le Sénat recommande de promouvoir une politique de mobilité inclusive, notamment par une tarification des transports abordable pour toutes et tous et une accessibilité renforcée des transports pour les personnes en situation de handicap. »*

Mme Lambelin explique que la perspective de collaborations optimales pour des transports publics accessibles et efficaces implique de promouvoir une politique de mobilité inclusive, notamment par une tarification des transports abordable pour toutes et tous et une accessibilité renforcée des transports pour les personnes en situation de handicap.

M. Vanackere souligne que l'accessibilité est un thème qui est déjà abordé dans tous les contrats de gestion et qui n'appelle donc pas une sensibilisation. On doit pouvoir montrer en quoi la mobilité inclusive est un thème qui pose des problèmes en matière de concertation entre opérateurs.

De heer Wahl meent dat het beginsel van inclusieve mobiliteit in het openbaar vervoer geen specifieke aanbeveling behoeft.

De heer Sanctorum vindt dat inclusiviteitsbeleid ook interregionale aspecten heeft die op elkaar dienen afgestemd te worden.

Mevrouw Zrihen voegt een interregionale dimensie toe aan het voorstel van mevrouw Lambelin door de woorden « om de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten te versterken, teneinde » in te voegen na de woorden « De Senaat beveelt aan ».

Het tekstvoorstel van mevrouw Zrihen wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 3.

De heer Sanctorum wenst het woord « geïntegreerd » in te voegen vóór « inclusief mobiliteitsbeleid », in het voorstel van mevrouw Zrihen.

Het tekstvoorstel van de heer Sanctorum wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 3.

Het nieuw punt 24bis zou dan als volgt luiden :

« De Senaat beveelt aan om de noodzakelijke samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten te versterken, teneinde een geïntegreerd inclusief mobiliteitsbeleid na te streven, onder meer door vervoertarieven die voor allen betaalbaar zijn en door een betere toegang voor personen met een handicap. »

Het gewijzigde voorstel van mevrouw Lambelin wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen bij 2 onthoudingen.

## **7. Maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit**

De heer Henry wijst erop dat intermodaliteit van groot belang is in het kader van de complementariteit tussen de vervoermiddelen. Er moet een doeltreffend « van deur tot deur » mobiliteitsconcept worden ontwikkeld dat een alternatief biedt voor de auto.

Mevrouw Brouwers is van oordeel dat ook de wagen nog een plaats heeft in de mobiliteitsketen.

M. Wahl estime que le principe de la mobilité inclusive au sein du transport en commun ne nécessite pas de recommandation spéciale.

M. Sanctorum estime qu'une politique inclusive comporte aussi des aspects interrégionaux qui doivent être harmonisés.

Mme Zrihen ajoute une dimension interrégionale à la proposition de Mme Lambelin en insérant les mots « de renforcer la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue de » après les mots « Le Sénat recommande ».

La proposition de texte de Mme Zrihen est adoptée par 13 voix contre 3.

M. Sanctorum souhaite insérer le mot « intégrée » après les mots « politique de mobilité inclusive » dans la proposition de Mme Zrihen.

La proposition de M. Sanctorum est adoptée par 13 voix contre 3.

Le nouveau point 24bis devrait être formulé comme suit :

« Le Sénat recommande de renforcer la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue de promouvoir une politique de mobilité inclusive intégrée, notamment par une tarification des transports abordable pour toutes et tous et une accessibilité renforcée des transports pour les personnes en situation de handicap. »

Cette proposition modifiée de Mme Lambelin est adoptée par 13 voix contre 3 et 2 abstentions.

## **7. Mesures de promotion de l'intermodalité**

M. Henry précise que l'intermodalité est un enjeu majeur, au vu de la complémentarité entre les modes de transport. Il faut développer un concept de mobilité « porte à porte » efficient qui constitue une alternative à la circulation automobile.

Mme Brouwers estime que la voiture, elle aussi, a encore sa place dans la chaîne de mobilité.

De heer Vereeck vindt het hoofdstuk « Maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit » wel belangrijk, maar sommige punten ervan horen niet thuis in het informatieverslag.

#### **Aanbeveling 25 : Intermodaliteit tussen trein en fiets**

*De Senaat beveelt aan om de ketenverplaatsing waarin fiets en trein op elkaar aansluiten, te bevorderen. Daartoe kunnen diverse maatregelen worden genomen :*

- a) een fietsbereikbaarheidstoets doorvoeren bij de uitbouw van multimodale knooppunten ;
- b) het vervoer van fietsen op de trein bevorderen, onder meer door fietskaarten ook in ticketautomaten te koop aan te bieden, door fietsvervoer tijdens de daluren kosteloos aan te bieden en door fietsvervoer ook op internationale trajecten toe te laten ;
- c) routeplanners van de NMBS vermelden de aanwezigheid van huurfietsen in stations ;
- d) bewaakte fietsenstallingen voorzien om de gebruikers van duurdere fietsen te overtuigen om te opteren voor een gecombineerd fiets-treintransport.

Mevrouw Brouwers stelt vooreerst voor om het woord « trein » te vervangen door « openbaar vervoer ». Deze opmerking geldt ook voor de volgende aanbevelingen (aanbeveling 26 en 27).

De commissie stemt hiermee in.

De heer Vereeck vestigt de aandacht op twee resoluties die de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 25 februari 2016 heeft aangenomen m.b.t. beveiligde fietsenstallingen, zijnde de resolutie voor het verbeteren van de fietsverbindingen van en naar stations (stuk Kamer, nr. 53 1253/006) en de resolutie voor het stimuleren van de combinatie fiets en trein (stuk Kamer, nr. 53 1573/006).

De heer Henry stelt voor om de aanbeveling als volgt aan te vullen :

— steeds meer treinreizigers gaan met de fiets naar het station. Daarom moet de NMBS meer inspanningen leveren om de fietspunten te beveiligen. Op fietspunten zijn regelmatige bewakingsrondes mogelijk en is er sociale controle ;

Bien que M. Vereeck trouve le chapitre « Mesures de promotion de l’intermodalité » intéressant, il estime que certains de ses points n’ont pas leur place dans le rapport d’information.

#### **Recommandation 25 : Intermodalité entre le train et le vélo**

*Le Sénat recommande de favoriser les déplacements en chaîne avec correspondances entre le vélo et le train. Diverses mesures peuvent être prises à cet effet :*

- a) lors du développement des points nodaux multimodaux, il y a lieu d’évaluer l’accessibilité à vélo ;
- b) il faut encourager le transport des vélos en train, notamment en mettant également des cartes vélo en vente dans les distributeurs automatiques de billets, en proposant le transport de vélos gratuit pendant les heures creuses et en autorisant aussi le transport de vélos sur les parcours internationaux ;
- c) inciter les planificateurs de trajets de la SNCB à indiquer la présence de vélos de location dans les gares ;
- d) aménager des parkings à vélos surveillés pour convaincre les propriétaires de vélos coûteux d’opter, eux aussi, pour un transport combiné vélo-train.

Mme Brouwers propose tout d’abord de remplacer les mots « le train » par les mots « les transports publics ». Cette remarque vaut aussi pour les recommandations suivantes (recommandations 26 et 27).

La commission marque son accord.

M. Vereeck attire l’attention sur deux résolutions relatives aux parkings sécurisés pour vélos, adoptées le 25 février 2016 par la Chambre des représentants, à savoir la résolution relative à l’amélioration des pistes cyclables d’accès aux gares (doc. Chambre, n° 54 1253/006) et la résolution relative à la promotion de la combinaison bicyclette et train (doc. Chambre, n° 54 1573/006)

M. Henry propose de compléter cette recommandation par ce qui suit :

— étant donné qu’il y a de plus en plus de clients des chemins de fer qui se rendent aux gares à vélo, il faut que la SNCB fasse un effort plus important pour sécuriser les points vélos. Les points vélos permettent d’organiser des tours réguliers de surveillance et un contrôle social ;

— er moet een « gids voor fietsparkeerplaatsen in de station » worden opgesteld, die rekening houdt met ervaringen in België en in het buitenland ;

— deelfietsen zijn een oplossing voor wie een stopplaats van het openbaar vervoer wil bereiken en voor het parkeerprobleem. Eén deelfiets kan immers tienmaal in één dag worden gebruikt ;

— om de fiets optimaal te benutten als aanvulling op de trein, zijn fietsenparkings onontbeerlijk. Fietsenstallingen moeten comfortabel, beveiligd, goed en snel toegankelijk zijn. Een goed beheer van achtergelaten fietsen is een manier om de exploitatiekosten van fietsenparkings te drukken. In Nederland wordt een waarschuwing aangebracht op fietsen die langer dan veertien dagen op een openbare plaats staan, en na één maand wordt de fiets overgebracht naar de centrale voor achtergelaten fietsen, waar de eigenaar hem kan terugkopen, of, indien hij niet opdaagt, de fiets voor een goed doel gebruikt wordt ;

— men moet de verschillende soorten weggebruikers raadplegen vooraleer men een spoorwegovergang door een alternatief vervangt ;

— er moet structureel overleg komen tussen vertegenwoordigers van fietsers en de regionale en federale overheden, en met de verschillende openbaar vervoermaatschappijen ;

— tijdens belangrijke werken op het spoorwegnet, moet er worden voorzien in een plaats voor de fiets, inzonderheid door het aanleggen van fietspaden langs de sporen.

De heer Vanackere vindt het terugkopen van de fiets door de eigenaar enigszins overdreven. De verwijzing naar het Nederlands systeem zou desgevallend kunnen geschrapt worden.

De heer Henry verduidelijkt dat het meer gaat om een vergoeding die de persoon die een fiets heeft achtergelaten, moet betalen.

Mevrouw Brouwers vindt dat men best ook het aspect van de intermodaliteit tussen de bus en de fiets toevoegt. Zo kunnen fietsenstallingen voorzien worden aan de voornaamste bushaltes.

— il faut également élaborer un « guide de bonne pratique » pour la mise en place d'une offre de parking vélo dans les gares, tenant compte de l'expérience acquise en Belgique et à l'étranger ;

— les vélos partagés offrent une solution à celui qui veut rejoindre un arrêt de transports en commun et permettent de résoudre le problème des parkings. Un même vélo partagé peut en effet être utilisé dix fois au cours de la même journée ;

— pour le développement optimal du vélo comme complément au train, un système de parkings à vélos est indispensable. Les abris pour vélos doivent être confortables, sécurisés, d'accès aisés et rapides. Une bonne gestion des vélos abandonnés est également un bon moyen de réduire le coût d'exploitation des parkings à vélos. Aux Pays-Bas, quand un vélo reste plus de quatorze jours dans l'espace public, on y appose un avertissement et, au bout d'un mois, le vélo est transféré à la centrale des vélos perdus où il peut être racheté par son propriétaire ou, à défaut, être utilisé pour une bonne cause ;

— il faut consulter les différents types d'usagers concernés avant de décider du remplacement d'un passage à niveau par une alternative ;

— il faut organiser une concertation structurelle des représentants des cyclistes avec les pouvoirs publics régionaux et fédéraux ainsi qu'avec les différentes sociétés de transports publics ;

— il faut, lors de travaux importants concernant les voies ferrées, intégrer également une place pour le vélo, notamment via le développement de pistes cyclables qui longent les voies de chemin de fer.

M. Vanackere trouve le rachat du vélo par le propriétaire quelque peu excessif. La référence au système néerlandais pourrait éventuellement être supprimée.

M. Henry précise qu'il s'agit plutôt d'une indemnité que la personne ayant abandonné le vélo doit verser.

Mme Brouwers pense qu'il conviendrait d'y ajouter l'intermodalité entre le bus et le vélo. Des parkings à vélos peuvent ainsi être aménagés aux principaux arrêts de bus.

De commissie beslist om deze aanbeveling verder aan te vullen als volgt (maatregelen die ook kunnen genomen worden) :

« e) een netwerk van fietspaden aanleggen, voornamelijk in de grote steden en op de verbindingen tussen stedelijke en landelijke polen ;

f) structureel overleg organiseren tussen vertegenwoordigers van fietsers en de regionale en federale overheden, en met de verschillende openbaar vervoermaatschappijen ;

g) een « gids voor fietsparkeerplaatsen in de stations » opstellen, die rekening houdt met ervaringen in België en in het buitenland. »

De aldus gewijzigde aanbeveling 25 wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 3.

\*  
\* \* \*

#### **Aanbeveling 26 : Intermodaliteit tussen trein en auto : kosteloos gebruik van NMBS-parkings**

*De Senaat beveelt aan dat de NMBS haar parkings gratis ter beschikking stelt voor treinreizigers.*

Mevrouw Lambelin stelt voor deze aanbeveling aan te vullen als volgt : « Hij pleit er tevens voor het parkeeraanbod en de tarifering ervan te verbeteren in de nabijheid van het openbaar vervoer en aan de toegang van de stadscentra (degressief abonnement in de buurt van stations, tarieven per minuut, enz.). »

Volgens mevrouw Lambelin bleek uit de hoorzittingen dat het nuttig is het parkeeraanbod en de tarifering ervan te verbeteren in de nabijheid van het openbaar vervoer en aan de toegang van de stadscentra. Die doelstelling sluit aan bij de optimale samenwerking ter ondersteuning van de ontwikkeling van een toegankelijk en efficiënt openbaar vervoer.

De heer Henry vraagt zich af hoe de vraag naar de tarifering te rijmen valt met aanbeveling 26 over het gratis te beschikken stellen van parkings.

Mevrouw Lambelin antwoordt dat aanbeveling 26 handelt over de parkings van de NMBS, terwijl haar voorstel van teksthervorming handelt over andere parkings die in de nabijheid van de stations of aan de rand van de stadscentra gelegen zijn (en die niet van de NMBS zijn).

La commission décide de compléter cette recommandation comme suit (mesures pouvant également être prises) :

« e) aménager un réseau de pistes cyclables et ce principalement dans les grandes villes et les liaisons entre pôles urbains et ruraux ;

f) organiser une concertation structurelle des représentants des cyclistes avec les pouvoirs publics régionaux et fédéraux ainsi qu'avec les différentes sociétés de transports publics ;

g) élaborer un « guide de bonne pratique » pour la mise en place d'une offre de parking vélo dans les gares, tenant compte de l'expérience acquise en Belgique et à l'étranger. »

La recommandation 25 ainsi modifiée est adoptée par 14 voix contre 3.

\*  
\* \* \*

#### **Recommandation 26 :Intermodalité entre le train et la voiture : gratuité des parkings SNCB**

*Le Sénat recommande que la SNCB mette ses parkings gratuitement à la disposition des usagers du rail.*

Mme Lambelin propose de compléter la recommandation comme suit : « Il plaide également pour une amélioration de l'offre de parkings et de leur tarification à proximité des transports publics et à l'entrée des centres urbains (abonnement dégressif à proximité des gares, tarification à la minute, etc.). »

Selon elle, les auditions ont montré qu'il est utile d'améliorer l'offre de parkings et leur tarification à proximité des transports publics et à l'entrée des centres urbains. Cet objectif s'inscrit dans la collaboration optimale à mettre en place pour soutenir le développement de transports publics accessibles et efficaces.

M. Henry se demande dans quelle mesure la demande de tarification est conciliable avec la recommandation 26 sur la gratuité des parkings.

Mme Lambelin répond que la recommandation 26 porte sur les parkings de la SNCB, alors que la modification de texte qu'elle propose traite des autres parkings situés à proximité des gares ou en périphérie des centres urbains (et n'appartenant pas à la SNCB).

Mevrouw De Bue stelt zich de vraag of deze aanbeveling 26 (de vraag aan de NMBS om haar parkings gratis ter beschikking te stellen) wel realistisch is.

Volgens de heer Henry is de vraag naar het gratis ter beschikking stellen zeker belangrijk, want de kostprijs van de parking mag geen rem worden op het gebruik van de trein.

Wat het tekstvoorstel van mevrouw Lambelin betreft, stelt de heer Henry dat het inderdaad gegrond is na te denken over het aanbod en de tarivering van parkings in de nabijheid van stations, maar spreker vraagt zich tegelijk of de gebruikte formulering van het amendement niet voor verbetering vatbaar is. Het probleem van de parkings kan moeilijk geregd worden in een dossier dat handelt over geïntegreerde mobiliteit.

Mevrouw Lambelin wijst erop dat parkings steeds duurder worden en dus is een aanbeveling hierover zeker op zijn plaats om het openbaar vervoer aan te moedigen.

Mevrouw Brouwers stelt voor deze aanbeveling te schrappen omdat een proefproject met gratis parkings heeft aangetoond dat heel wat gebruikers dan niet meer te voet, per fiets of bus naar het station kwamen, maar met de auto. Bovendien stroomden op de gratis parkings ook voertuigen toe die tot dan toe parkeerden in de nabijheid van de stations. De vraag naar parkeergelegenheid nam dus toe, maar het aantal reizigers niet.

Aanbeveling 26 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

#### **Aanbeveling 27 : Intermodaliteit tussen trein en auto : parkings rond Brussel**

*De Senaat beveelt aan dat in het randgebied rond Brussel parkings worden aangelegd waar automobilisten kunnen overstappen op het openbaar vervoer.*

De heer Verstreken stelt dat de pendel- of randparkings niet alleen voor Brussel maar ook voor andere steden van belang zijn.

Mevrouw Brouwers stelt voor de aanbeveling 27 als volgt te wijzigen :

« De Senaat beveelt aan dat overstap-parkings worden aangelegd op strategische plaatsen voor automobilisten, meer bepaald aan de rand van steden, waar ze kunnen overstappen op het openbaar vervoer. »

Mme De Bue se demande si la recommandation 26 (demander à la SNCB de mettre ses parkings gratuitement à la disposition des usagers) est bien réaliste.

Selon M. Henry, il importe certainement de demander la gratuité car le prix du parking ne peut être un frein à l'utilisation du train.

Quant à la proposition de Mme Lambelin, M. Henry estime en effet qu'il est légitime de réfléchir à l'offre et à la tarification des parkings à proximité des gares mais il se demande aussi si la formulation de l'amendement ne pourrait être améliorée. Il est difficile de régler le problème des parkings dans un dossier qui traite de la mobilité intégrée.

Mme Lambelin souligne que les parkings coûtent de plus en plus cher et que ce sujet mérite donc de faire l'objet d'une recommandation si l'on veut encourager les transports publics.

Mme Brouwers propose de supprimer cette recommandation car un projet pilote de parkings gratuits a démontré que de très nombreux usagers ne venaient plus à la gare à pied, à vélo ou en bus mais bien en voiture. En outre, des véhicules qui jusqu'alors se garaient à proximité des gares ont commencé à affluer sur les parkings gratuits. La demande de parkings a dès lors augmenté mais pas le nombre de voyageurs.

La recommandation 26 est rejetée par 8 voix contre 3.

#### **Recommandation 27 : Intermodalité entre le train et la voiture : parkings autour de Bruxelles**

*Le Sénat recommande que soient aménagés, dans la périphérie de Bruxelles, des parkings permettant aux automobilistes de poursuivre leur voyage en transport en commun.*

M. Verstreken déclare que les parkings pour navetteurs ou les parkings périphériques sont importants non seulement pour Bruxelles mais aussi pour d'autres villes.

Mme Brouwers propose de modifier la recommandation 27 comme suit :

« Le Sénat recommande que soient aménagés des parkings de dissuasion aux endroits stratégiques pour les automobilistes, plus particulièrement dans la périphérie des villes, pour qu'ils puissent poursuivre leur voyage en transports publics. »

Mevrouw de Bethune merkt op dat deze gemeentelijke overstapparkings een verschillend tarief toepassen naargelang het gaat om een eigen inwoner dan wel een inwoner van een buurgemeente. Spreekster vindt echter dat men hetzelfde tarief moet hanteren voor elke gebruiker.

De heer Wahl merkt op dat wanneer een gemeente de moeite doet om een parking aan te leggen met het geld van haar inwoners, het niet zo vreemd is dat die inwoners een ander tarief betalen dan mensen die uit andere gemeentes komen. Dit wordt al toegepast bij zwembaden, zoals in Tienen, waar veel bezoekers van de andere kant van de taalgrens komen en een ander tarief betalen.

Mevrouw de Bethune vindt het wenselijk dat de gemeenten zouden samenwerken om de tarifering voor overstap-parkings zoveel als mogelijk op elkaar af te stemmen.

Mevrouw Lambelin stelt voor om aanbeveling 27 aan te vullen als volgt : « De Senaat pleit er tevens voor om de mogelijkheden tot verbetering van het parkeeraanbod en van de tarieven in de nabijheid van het openbaar vervoer en aan de toegang van de stadscentra (degressief abonnement in de buurt van stations, tarieven per minuut, enz.) te bestuderen. »

Het voorstel van mevrouw Lambelin wordt aangenomen met 11 tegen 7 stemmen.

Het voorstel van mevrouw Brouwers wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4 bij 3 onthoudingen.

De gewijzigde aanbeveling nr. 27 wordt aangenomen met 14 tegen 4 stemmen.

#### **8. Maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer**

##### **Aanbeveling 28 : Invoering van een mobiliteitsbudget**

*De Senaat beveelt aan dat alle openbaar vervoersmaatschappijen nauw samenwerken bij de invoering van het mobiliteitsbudget.*

*De Senaat beveelt aan dat de openbaar vervoersmaatschappijen het mobiliteitsbudget zelf promoten als een model voor een slimme en duurzame mobiliteit door het aan hun eigen werknemers aan te bieden als een deel van hun loonpakket.*

Mme de Bethune observe que ces parkings de dissuasion communaux appliquent des tarifs différents pour les habitants de la commune et pour les habitants des communes voisines. Elle pense toutefois qu'il faudrait appliquer un tarif identique pour tous les utilisateurs.

M. Wahl fait observer que si une commune fait l'effort d'aménager un parking avec l'argent de ses habitants, il n'est guère étonnant qu'elle impose aux habitants d'autres communes un tarif différencié. Cela se pratique pour les piscines comme à Tirlemont où il y a beaucoup de visiteurs qui proviennent de l'autre côté de la frontière linguistique et qui paient un tarif différencié.

Selon Mme de Bethune, il serait opportun que les communes coopèrent pour harmoniser au maximum les tarifs des parkings de dissuasion.

Mme Lambelin propose de compléter la recommandation 27 par les mots : « Le Sénat plaide également pour que l'on étudie les possibilités d'amélioration de l'offre de parkings et de leur tarification à proximité des transports publics et à l'entrée des centres urbains (abonnement dégressif à proximité des gares, tarification à la minute, etc. »

La proposition de Mme Lambelin est adoptée par 11 voix contre 7.

La proposition de Mme Brouwers est adoptée par 11 voix contre 4 et 3 abstentions.

La recommandation 27 modifiée est adoptée par 14 voix contre 4.

#### **8. Mesures de promotion des transports publics**

##### **Recommandation 28 : Instauracion d'un budget mobilité**

*Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics collaborent étroitement dans le cadre de l'instauracion du budget mobilité.*

*Le Sénat recommande que les sociétés de transports publics fassent elles-mêmes la promotion du budget mobilité comme modèle pour une mobilité intelligente et durable en le proposant à leurs travailleurs en tant que partie intégrante de leur paquet salarial.*

De heer Vereeck is van oordeel dat het invoeren van het mobiliteitsbudget niet thuishoort in dit verslag.

Mevrouw Segers is van mening dat hier een wettelijk kader ontbreekt. Zij wenst de woorden « dat de federale regering vooreerst een wettelijk kader maakt voor de invoering van het mobiliteitsbudget » in te voegen na de woorden « De Senaat beveelt aan ».

De heer Wahl stelt voor om dit voorstel te verwijderen.

Het tekstvoorstel van mevrouw Segers wordt verworpen met 8 stemmen tegen 5 bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 28 wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

### **Aanbeveling 29 : Gemeenschappelijke promotie**

*De Senaat beveelt aan alle openbaar vervoersmaatschappijen gemeenschappelijk promotie maken voor het openbaar vervoer en zich daarbij voorstellen als elkaar versterkende partners in plaats van concurrenten.*

De heer Vereeck vraagt wat er precies onder « promotie » wordt verstaan. Als men hier een marketing activiteit onder verstaat, dan is het evident dat de verschillende maatschappijen die zich op de markt begeven, hun eigen promotie voeren.

De heer Vanackere vindt dat een deel van het marketing budget zou kunnen ingezet worden voor geïntegreerde vervoersoplossingen. Verschillende maatschappijen zouden inderdaad kunnen participeren aan éénzelfde oplossing voor geïntegreerd vervoer.

De heer Vereeck vindt dat de gemeenschappelijke promotie, zoals hierboven beschreven, te ver gaat en hij zal dan ook tegenstemmen.

Aanbeveling 29 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5 bij 3 onthoudingen.

\*  
\* \*

Mevrouw Lambelin stelt vervolgens voor het hoofdstuk « Maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer » te vervolledigen met vier nieuwe punten, zijnde 29bis, 29ter, 29quater en 29quinquies.

Deze punten luiden als volgt :

« 29bis. Steun aan openbare diensten

M. Vereeck estime que l'introduction d'un budget mobilité n'a pas sa place dans le présent rapport.

Mme Segers est d'avis que l'on ne dispose pas d'un cadre légal en la matière. Elle souhaite que les mots « que le gouvernement fédéral définisse d'abord un cadre légal permettant d'introduire le budget mobilité et » soient insérés après les mots « Le Sénat recommande ».

M. Wahl propose de rejeter cette proposition.

La modification de texte de Mme Segers est rejetée par 8 voix contre 5 et 3 abstentions.

La recommandation 28 est adoptée par 13 voix contre 3 et 1 abstention.

### **Recommandation 29 : Promotion commune**

*Le Sénat recommande que toutes les sociétés de transports publics promeuvent ensemble les transports publics en se profilant comme des partenaires qui se renforcent mutuellement plutôt que comme des concurrents.*

M. Vereeck demande ce qu'il faut entendre exactement par « promouvoir ». Si l'on vise ici une activité de marketing, alors il est évident que les différentes sociétés actives sur le marché font leur propre promotion.

M. Vanackere pense qu'une partie du budget marketing pourrait être consacrée au développement de solutions de transport intégré. Différentes sociétés pourraient prendre part au développement d'une seule et même solution en matière de transport intégré.

M. Vereeck pense que la promotion commune, telle qu'elle se trouve décrite dans la recommandation précitée, va trop loin. Il émettra donc un vote négatif.

La recommandation 29 est adoptée par 9 voix contre 5 et 3 abstentions.

\*  
\* \*

Mme Lambelin propose de compléter le chapitre « Mesures de promotion des transports publics » par quatre nouveaux points, à savoir les points 29bis, 29ter, 29quater et 29quinquies.

Ces points s'énoncent comme suit :

« 29bis. Soutien aux services publics

De Senaat beveelt aan duurzaam te investeren in openbaar vervoer van personen en goederen om verkeersopstoppen te verminderen, de doelstellingen van COP21 te halen en buitensporige besparingen in de spoorwegsector te voorkomen, die ten koste gaan van de openbare dienstverlening en de werknemers.

*29ter. Steun aan de mobiliteit van plattelandsbewoners*

De Senaat beveelt aan de openbare dienstverlening te steunen in dunner bevolkte gebieden, meer bepaald door te blijven investeren in het behoud van sommige secundaire lijnen en hun stations.

*29quater. Gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer*

De Senaat beveelt aan de gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren, onder meer door wachttijden te verkorten en de diensten aan de gebruikers uit te breiden (wifi, propere toiletten, enz.).

*29quinquies. Opleidingstrajecten van hoog niveau*

De Senaat beveelt aan opleidingstrajecten van hoog niveau aan te moedigen om hoogwaardige banen te scheppen, in het bijzonder voor beroepen in de sectoren vervoer en logistiek die specifieke vaardigheden vereisen. »

Wat de punten 29bis en 29ter betreft, stelt mevrouw Lambelin dat voor het inrichten van een doeltreffend geïntegreerd openbaar vervoersnet, voldoende financiële middelen vrijgemaakt moeten worden, zeker in de spoorwegsector. Samenwerkingsverbanden om openbaar vervoer toegankelijk en doeltreffend te maken, impliceren steun aan de ontwikkeling van openbare diensten voor de mobiliteit van plattelandsbewoners.

Wat punt 29quater betreft, legt mevrouw Lambelin uit dat tijdens de hoorzittingen meermaals is gewezen op het belang van de gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer, onder meer door de wachttijden te verkorten en de diensten aan de gebruikers uit te breiden.

Ten slotte, wat punt 29quinquies betreft, is mevrouw Lambelin van oordeel dat het ontwikkelen van een geïntegreerd en doeltreffend vervoeraanbod specifieke vaardigheden vergt. Daartoe moeten opleidings-trajecten van hoog niveau worden aangemoedigd om

Le Sénat recommande d'investir durablement dans le transport public de personnes et de marchandises afin de diminuer la congestion automobile, d'atteindre les objectifs de la COP21 et d'éviter les mesures d'économie excessive dans le secteur ferroviaire prises au détriment direct du service au public et des travailleurs.

*29ter. Soutien à la mobilité des populations rurales*

Le Sénat recommande de soutenir le service au public en zone moins densément peuplée, notamment en arrêtant le désinvestissement dans la maintenance de certaines lignes secondaires et des gares qui y sont associées.

*29quater. Convivialité dans les transports publics*

Le Sénat recommande de veiller à améliorer la convivialité dans l'offre de transport public, notamment par la réduction des temps d'attente et l'accroissement de services offerts aux citoyens (wifi, propreté des toilettes, etc.).

*29quinquies. Filières d'excellence*

Le Sénat recommande d'encourager les filières d'excellence pour créer de l'emploi de qualité, en particulier pour les métiers du transport et de la logistique qui nécessitent des compétences spécifiques.

En ce qui concerne les points 29bis et 29ter, Mme Lambelin indique que la mise en place d'un réseau de transport public intégré performant nécessite le déblocage de moyens financiers suffisants, surtout dans le secteur ferroviaire. Les collaborations destinées à rendre les transports publics accessibles et efficaces impliquent de soutenir le développement de services publics favorisant la mobilité des populations rurales.

S'agissant du point 29quater, Mme Lambelin explique qu'au cours des auditions, l'accent a été mis à plusieurs reprises sur la nécessité d'accroître la convivialité des transports publics, notamment par la réduction des temps d'attente et l'accroissement des services offerts aux usagers.

Enfin, en ce qui concerne le point 29quinquies, Mme Lambelin estime que le développement d'une offre de transport intégrée et performante nécessite des compétences spécifiques. À cette fin, il convient d'encourager les filières d'excellence pour créer de

hoogwaardige banen te scheppen, in het bijzonder in de sectoren vervoer en logistiek.

De heer Verstreken stelt voor om het voorgestelde punt 29bis te schrappen omdat dit niet thuis hoort in het thema van dit informatieverslag over geïntegreerd openbaar vervoer.

De heer Peumans sluit zich bij deze opmerking aan.

Voor de heer Peumans kan ook het punt 29quater geschrapt worden omdat dit vanzelfsprekend is.

Mevrouw Lambelin vraagt zich af, als de gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer zo vanzelfsprekend is, waarom deze dan niet al lang verbeterd is.

Mevrouw De Bue stelt dat sommige sprekers tijdens de hoorzittingen inderdaad op het belang van een goede dienstverlening hebben gewezen. Dienstverlening van het openbaar vervoer gaat immers over meer dan vervoer alleen, maar ook bijvoorbeeld over de netheid in de stations.

De heer Henry kan instemmen met de doelstelling van het punt 29quinquies over de opleidingstrajecten, maar vraagt wat er precies wordt bedoeld : het ondersteunen van de bestaande opleidingen of nieuwe types van opleidingen voorzien ?

Het voorstel van mevrouw Lambelin om een nieuw punt 29bis in te voegen wordt verworpen met 11 tegen 6 stemmen.

Het voorstel van mevrouw Lambelin om een nieuw punt 29ter in te voegen wordt verworpen met 11 tegen 6 stemmen.

Het voorstel van mevrouw Lambelin om een nieuw punt 29quater in te voegen wordt verworpen met 9 tegen 6 stemmen bij 1 onthouding.

Het voorstel van mevrouw Lambelin om een nieuw punt 29quinquies in te voegen wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen bij 2 onthoudingen.

## **9. Fiscale stimuli**

### **Aanbeveling 30 : Carpooling**

*De Senaat beveelt aan te onderzoeken hoe carpoolen fiscaal kan worden aangemoedigd.*

Mevrouw Brouwers meent dat fiscale stimuli voor carpooling niet in dit verslag thuishoren omdat anders

l'emploi de qualité, en particulier dans les secteurs du transport et de la logistique.

M. Verstreken suggère de supprimer le point 29bis proposé parce qu'il ne cadre pas avec le thème du présent rapport d'information, à savoir les transports publics intégrés.

M. Peumans se rallie à cette remarque.

Il estime d'ailleurs que le point 29quater pourrait aussi être supprimé parce qu'il renvoie à des évidences.

Mme Lambelin rétorque que si la convivialité des transports publics était à ce point une évidence, il y a longtemps qu'elle aurait dû s'améliorer.

Mme De Bue précise qu'au cours des auditions, certains intervenants ont effectivement souligné l'importance de la qualité du service dans les transports publics. Le service ne se limite pas en effet au transport des personnes, mais englobe aussi, par exemple, la propreté dans les gares.

M. Henry peut approuver l'objectif visé dans le point 29quinquies sur les filières d'excellence, mais se demande ce que cela implique exactement. S'agit-il de soutenir les formations existantes ou de prévoir de nouveaux types de formations ?

La proposition de Mme Lambelin d'insérer un nouveau point 29bis est rejetée par 11 voix contre 6.

La proposition de Mme Lambelin d'insérer un nouveau point 29ter est rejetée par 11 voix contre 6.

La proposition de Mme Lambelin d'insérer un nouveau point 29quater est rejetée par 9 voix contre 6 et 1 abstention.

La proposition de Mme Lambelin d'insérer un nouveau point 29quinquies est rejetée par 10 voix contre 4 et 2 abstentions.

## **9. Incitants fiscaux**

### **Recommandation 30 : Le covoiturage**

*Le Sénat recommande d'examiner la manière dont le covoiturage pourrait être encouragé fiscalement.*

Mme Brouwers estime que la question des incitants fiscaux au covoiturage n'a pas sa place dans le présent

ook andere fiscale stimuli, zoals voor het mobiliteitsbudget, moeten vermeld worden, want in casu niet relevant is.

De heer Vereeck is het hiermee eens.

Aanbeveling 30 wordt verworpen 9 stemmen tegen 2.

## **10. Ruimtelijke ordening**

### **Aanbeveling 31 :**

*De Senaat beveelt aan dat de Gewesten en de lokale besturen hun beleid inzake ruimtelijke ordening richten op het systeem van Transit Oriented Development. Dit betekent dat de goede bereikbaarheid van plaatsen per openbaar vervoer een sturend criterium moet zijn bij de planvorming inzake ruimtelijke inrichting.*

Aanbeveling 31 wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 3.

## **11. Ruimere bevoegdheden voor de Gewesten**

### **Aanbeveling 32 : Financiering van de exploitatie van spoorlijnen**

*De Senaat beveelt aan te onderzoeken of het nuttig kan zijn dat de Gewesten bevoegd worden voor de bijkomende financiering voor investeringen in de exploitatie van spoorlijnen. De Gewesten zijn nu reeds bevoegd voor de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren. Een uitbreiding tot de financiering voor investeringen in de exploitatie vereist een wijziging van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 14°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.*

Mevrouw Lambelin stelt voor deze aanbeveling te schrappen. Volgens haar is het onaanvaardbaar dat de kosten van de investering in de exploitatie van spoorlijnen naar de Gewesten worden overgeheveld.

De heer Henry stelt eveneens voor dit punt te schrappen omdat het indruist tegen de algemene verzuchting voor een beter geïntegreerd openbaar vervoer.

rapport car sinon il faudrait aussi mentionner d'autres incitants fiscaux, relatifs par exemple au budget mobilité, ce qui n'est pas pertinent en l'espèce.

M. Vereeck se rallie à ce point de vue.

La recommandation 30 est rejetée par 9 voix contre 2.

## **10. Aménagement du territoire**

### **Recommandation 31 :**

*Le Sénat recommande que les Régions et les administrations locales axent leur politique d'aménagement du territoire sur le principe du Transit Oriented Development. En d'autres termes, la bonne accessibilité des sites au moyen des transports publics doit être un critère déterminant lors de l'élaboration des plans d'aménagement du territoire.*

La recommandation 31 est adoptée par 14 voix contre 3.

## **11. Des compétences plus larges pour les Régions**

### **Recommandation 32 : Le financement de l'exploitation des lignes de chemins de fer**

*Le Sénat recommande d'examiner s'il ne serait pas opportun d'attribuer aux Régions la compétence du financement additionnel des investissements dans l'exploitation des lignes de chemins de fer. Les Régions sont déjà compétentes pour le financement additionnel des investissements consentis dans l'aménagement, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemins de fer, ainsi que dans les équipements complémentaires sur les points d'arrêt non gardés, afin de renforcer leur visibilité et leur intermodalité avec les transports publics, les modes de transport actifs, les taxis et les voitures partagées. Un élargissement au financement des investissements dans l'exploitation nécessite une modification de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, alinéa 1<sup>er</sup>, 14<sup>°</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.*

Mme Lambelin propose de supprimer cette recommandation. Selon elle, il est inacceptable que les coûts des investissements pour l'exploitation des lignes de chemins de fer soient transférés aux Régions.

M. Henry propose également de supprimer ce point car il va à l'encontre de l'aspiration générale à une meilleure intégration des transports publics.

Deze aanbeveling wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

### **Aanbeveling 33 : Onderzoek naar de regionalisering van de NMBS en Infrabel**

*De Senaat beveelt aan te onderzoeken op welke wijze de NMBS en Infrabel kunnen worden geregionaliseerd naar het voorbeeld van de andere openbaar vervoersmaatschappijen.*

Mevrouw Brouwers stelt zich vragen over de toegevoegde waarde van het onderzoek naar de regionalisering van de NMBS en Infrabel. De Gewesten zijn binnen de raad van bestuur van de NMBS al vertegenwoordigd en er bestaat cofinanciering. Vraag is of een verdere verruiming van de bevoegdheden van de Gewesten een meerwaarde kan opleveren.

Ook de heer Henry vindt dat een andere hervorming van het institutionele landschap van ons land niet binnen de opdracht van dit verslag valt. Men zou zich beter bezighouden met het verbeteren van de bestaande structuren.

Mevrouw Lambelin stelt voor de aanbeveling 33 te schrappen omdat een regionalisering van de NMBS haaks staat op wat de sprekers tijdens de hoorzittingen hebben voorgesteld.

De heer Henry sluit zicht hierbij aan want een dergelijke regionalisering druist ook in tegen de algemene verzuchting voor een beter geïntegreerd openbaar vervoer.

De heer Peumans pleit voor het behoud van punt 33. Het is immers niet omdat de sprekers tijdens de hoorzittingen geen voorstellen voor een regionalisering van de NMBS hebben gedaan, dat het geen politieke keuze kan zijn.

Verder stipt de heer Peumans aan dat de toenmalige Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen een traditionele en conservatieve organisatie op Belgisch niveau was, maar die is ondertussen ook geregionaliseerd.

Ten slotte stelt de heer Peumans dat door de regionalisering de mobiliteit beter kan geïntegreerd worden in ieder Gewest.

Mevrouw Lambelin antwoordt dat bijna alle sprekers juist het tegenovergestelde hebben beweerd, zodat het is coherent is om het punt over de regionalisering te schrappen.

Cette recommandation est rejetée par 9 voix contre 2.

### **Recommandation 33 : Enquête sur la régionalisation de la SNCB et d'Infrabel**

*Le Sénat recommande d'examiner de quelle manière la SNCB et Infrabel pourraient être régionalisées à l'instar des autres sociétés de transports publics.*

Mme Brouwers s'interroge sur la plus-value de l'enquête sur la régionalisation de la SNCB et d'Infrabel. Les Régions sont déjà représentées au sein du conseil d'administration de la SNCB et un système de cofinancement est en place. La question est de savoir si un nouvel élargissement des compétences des Régions peut apporter une plus-value.

M. Henry estime également qu'une autre réforme du paysage institutionnel de notre pays n'entre pas dans les objectifs du rapport. Il faut plutôt envisager d'améliorer les structures existantes.

Mme Lambelin propose de supprimer la recommandation 33, car la volonté de régionaliser la SNCB s'oppose aux propositions formulées par les intervenants lors des auditions.

M. Henry se rallie à ce point de vue ; il estime qu'une telle régionalisation va aussi à l'encontre de l'aspiration générale à une meilleure intégration des transports publics.

M. Peumans plaide pour le maintien du point 33. Ce n'est pas parce que les intervenants n'ont formulé aucune proposition de régionalisation de la SNCB durant les auditions que cela ne pourrait pas être une option politique.

M. Peumans souligne par ailleurs que l'ancienne Société nationale des chemins de fer vicinaux était une organisation traditionnelle et conservatrice au niveau belge, mais qu'elle a entre-temps été régionalisée, elle aussi.

Enfin, l'intervenant est d'avis que la régionalisation permettrait de mieux intégrer la mobilité dans chaque Région.

Mme Lambelin répond que presque tous les intervenants ont précisément affirmé le contraire, si bien qu'il est cohérent de supprimer le point relatif à la régionalisation.

Deze aanbeveling wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

## **12. Liberalisering**

### **Aanbeveling 34 :**

*De Senaat beveelt aan te onderzoeken op welke manier het personenvervoer op het spoornet kan worden opengesteld voor mededinging.*

Mevrouw Brouwers verwijst naar het federaal regeerakkoord waarin gesteld wordt dat : « De regering zal de openstelling van de markt van het nationaal reizigersvervoer wettelijk en reglementair voorbereiden waarbij het uitgangspunt het garanderen van een kwaliteitsvol, vraaggestuurd en kostenefficiënt openbaar vervoer is. Gelijktijdig worden de publieke spoorbedrijven intern voorbereid op de liberalisering van de markt. » (Federaal regeerakkoord, 9 oktober 2014, p. 217). Spreekster stelt voor deze tekst over te nemen in de aanbevelingen.

Mevrouw Lambelin stelt voor dit punt te schrappen.

Ook de heer Henry wenst het punt te schrappen omdat het indruist tegen de algemene verzuchting voor een beter geïntegreerd openbaar vervoer.

Mevrouw De Bue pleit voor voorzichtigheid. Enerzijds stelt zij zich de vraag of deze aanbeveling wel thuis hoort in dit informatieverslag over een geïntegreerd openbaar vervoersplan. Anderzijds is het debat over de liberalisering wel belangrijk omdat de liberalisering van het spoorvervoer nu eenmaal een realiteit is : het goederenvervoer en het internationaal personenvervoer zijn reeds geliberaliseerd en de Europese Commissie wil nu ook het nationaal personenvervoer openstellen voor concurrentie. Daarom is het goed dat wij lessen trekken uit het verleden en ons tijdig voorbereiden want bij de liberalisering van het goederenvervoer bleek dat België onvoldoende voorbereid was, met alle gevolgen van dien. Er zou moeten nagegaan worden hoe de liberalisering kan aangewend worden als een meerwaarde voor het openbaar vervoer.

Mevrouw Lambelin verwijst naar de hoorzitting met minister Galant die verklaarde de openbare sector te willen ondersteunen door te privatiseren. Dat is niet coherent. Mevrouw Lambelin pleit voor steun aan de openbare sector.

Cette recommandation est rejetée par 9 voix contre 2.

## **12. Libéralisation**

### **Recommandation 34 :**

*Le Sénat recommande d'examiner de quelle manière le transport ferroviaire de personnes pourrait être ouvert à la concurrence.*

Mme Brouwers cite l'accord de gouvernement fédéral : « Le gouvernement préparera l'ouverture du marché du transport national de voyageurs sur le plan législatif et réglementaire, en demeurant attentif à la nécessité de garantir des transports publics de qualité, axés sur la demande et au meilleur coût. Simultanément, une préparation des entreprises publiques ferroviaires en interne à la libération du marché sera menée. » (Accord de gouvernement fédéral, 9 octobre 2014, p. 217). L'intervenante propose de reprendre ce texte dans les recommandations.

Mme Lambelin propose de supprimer ce point.

M. Henry propose lui aussi de supprimer ce point car il va à l'encontre de l'aspiration générale à une meilleure intégration des transports publics.

Mme De Bue prône la prudence. D'une part, elle se demande si cette recommandation a bien sa place dans le présent rapport d'information sur un plan de transports publics intégrés. D'autre part, le débat sur la libéralisation est important car la libéralisation du transport ferroviaire est une réalité, qu'on le veuille ou non : le transport de marchandises et le transport international de personnes ont déjà été libéralisés et la Commission européenne souhaite à présent aussi ouvrir le transport national de personnes à la concurrence. C'est pourquoi il serait bon de tirer les leçons du passé et de nous préparer suffisamment tôt, car lors de la libéralisation du transport de marchandises, il s'était avéré que la Belgique était insuffisamment préparée, avec toutes les conséquences qui en ont découlé. Il faudrait voir comment mettre la libéralisation à profit pour apporter une plus-value aux transports publics.

Mme Lambelin renvoie à l'audition de la ministre Galant, qui déclarait vouloir soutenir le secteur public par la privatisation. Cela n'est pas cohérent. Mme Lambelin plaide pour que l'on soutienne le secteur public.

De heer Peumans ziet een groot verschil tussen privatisering en liberalisering. Bij privatisering wordt het aanbod overgelaten aan de vrije markt, terwijl bij liberalisering verschillende operatoren, dus ook openbare, optreden. Het debat over de liberalisering van het personenvervoer op het spoorwegnet is wel degelijk zeer belangrijk.

Deze aanbeveling wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

\*  
\* \* \*

### **Aanbeveling 35 (nieuw)**

De heer Vereeck stelt voor de aanbevelingen aan te vullen ten einde een evaluatie van het informatieverslag te voorzien en aan de regeringen te vragen om te rapporteren of zij de aanbevelingen al dan niet geïmplementeerd hebben.

Spreker stelt de volgende tekst voor : « De Senaat beveelt aan dat de regeringen binnen het jaar rapporteren welke aanbevelingen van het informatieverslag zij al dan niet geïmplementeerd hebben of wensen te implementeren. »

De heer Vandaele vindt niet dat het de Senaat toekomt om de andere federale of gewestelijke overheden te controleren. In feite is een dergelijk voorstel een vorm van usurpatie.

De heer Vereeck antwoordt dat de Senaat resoluties kan aannemen met aanbevelingen gericht aan de federale als aan de gewestelijke regeringen in verband met de opvolging van dit informatieverslag.

Volgens de heer Vanackere impliceert het opstellen van een informatieverslag minstens dat de regering verondersteld worden het verslag te lezen. In het verslag over de omzetting van Europees recht in Belgisch recht (stuk Senaat, nr. 6-131/2) werd dit opgelost doordat de Senaat zichzelf oplegde de opvolging van het informatieverslag te evalueren.

Mevrouw De Ridder vindt het voorstel van de heer Vereeck voor de opvolging van het informatieverslag zelfs gênant. Als de informatieverslagen niet zouden gelezen worden, moet de Senaat zich afvragen of dergelijke verslagen wel relevant zijn. Trouwens, de onderwerpen van de diverse informatieverslagen raken al te zeer aan de bevoegdheden van de deelstaatparlementen. De Senaat zou zich eerder moeten concentreren op

M. Peumans voit une grande différence entre privatisation et libéralisation. Dans le cas d'une privatisation, l'offre est laissée au marché libre, alors que dans le cadre de la libéralisation, différents opérateurs – donc publics également – interviennent. Le débat sur la libéralisation du transport ferroviaire de personnes est effectivement très important.

Cette recommandation est rejetée par 9 voix contre 2.

\*  
\* \* \*

### **Recommandation 35 (nouvelle)**

M. Vereeck propose de compléter les recommandations de manière à prévoir une évaluation du rapport d'information et à demander aux gouvernements d'indiquer dans un rapport s'ils auront ou non mis en œuvre les recommandations.

Il propose le texte suivant : « Le Sénat recommande que les gouvernements rapportent dans l'année quelles recommandations du rapport d'information ils ont ou non appliquées ou souhaitent appliquer. »

M. Vandaele ne pense pas qu'il appartienne au Sénat de contrôler les autres autorités fédérales ou régionales. Une telle proposition constitue en fait une forme d'usurpation.

M. Vereeck répond que le Sénat peut adopter des résolutions formulant des recommandations adressées aux gouvernements fédéral et régionaux et portant sur le suivi du présent rapport d'information.

Selon M. Vanackere, l'établissement d'un rapport d'information suppose à tout le moins que ce rapport soit lu par le gouvernement. Dans le rapport sur la transition du droit européen en droit belge (doc. Sénat, n° 6-131/2), le Sénat a résolu cette question en s'obligeant lui-même à évaluer le suivi du rapport.

Mme De Ridder trouve que la proposition formulée par M. Vereeck pour le suivi du rapport d'information est même embarrassante. Si les rapports d'information n'étaient pas lus, le Sénat devrait s'interroger sur leur pertinence. Les thèmes des différents rapports d'information empiètent d'ailleurs trop sur les compétences des Parlements des entités fédérées. Le Sénat devrait plutôt se focaliser sur des sujets qui apportent une réelle

onderwerpen die een echte meerwaarde betekenen in plaats van debatten te voeren over het herfederaliseren van deelstaatbevoegdheden.

De heer Wahl vindt het idee zelf wel interessant maar meent dat er dieper over moet worden nagedacht. De Senaat is niet bevoegd om een regering te verzoeken uitleg te komen geven over het gevolg dat zij geeft aan een informatieverslag.

Senatoren kunnen op drie manieren controle uitoefenen :

- de senatoren kunnen schriftelijke vragen aan de federale regering stellen ;

- de senatoren van de deelstaten kunnen de bevoegde ministers in hun eigen Parlement interpelleren ;

- voor het gevolg dat aan de informatieverslagen wordt gegeven, kan de bevoegde Senaatscommissie systematisch en voor onbeperkte tijd problemen die te maken hebben met een informatieverslag bespreken en een lid van de regering vragen om daar uitleg over te komen geven.

Mevrouw Segers vindt dat de heer Vereeck niet vraagt aan de regeringen om het verslag te lezen maar wel om te rapporteren over de toepassing ervan.

De heer Vanackere zal trouwens zelf in zijn inleiding stellen dat de Senaat zelf geen jaar zal laten voorbijgaan vooraleer zij op de toepassing van deze aanbevelingen terugkomt.

Het voorstel van de heer Vereeck wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 4, bij 5 onthoudingen.

\*  
\* \* \*

plus-value au lieu de débattre de la refédéralisation de compétences des entités fédérées.

M. Wahl estime que l'idée est intéressante en soi mais mérite une réflexion plus approfondie. Le Sénat n'a pas la compétence pour demander à un gouvernement de venir s'expliquer sur le suivi d'un rapport d'information.

Les moyens de contrôle à la disposition des sénateurs sont de trois ordres :

- les sénateurs peuvent poser des questions écrites au gouvernement fédéral ;

- les sénateurs des entités fédérées peuvent interpeller les ministres compétents dans leurs Parlements respectifs;

- pour le suivi des rapports, la commission compétente du Sénat peut systématiquement et dans un délai indéterminé se ressaisir des problèmes du suivi d'un rapport d'information et inviter un membre du gouvernement à venir donner des explications.

Selon Mme Segers, M. Vereeck demande aux gouvernements non pas de lire le rapport, mais d'indiquer comment ils le mettent en œuvre.

Au demeurant, M. Vanackere signalera dans son introduction que le Sénat se penchera dans les douze mois sur la mise en pratique des présentes recommandations.

La proposition de M. Vereeck est adoptée par 7 voix contre 4 et 5 abstentions.

\*  
\* \* \*

**C. Eindstemming**

Het geheel van de aanbevelingen wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Vertrouwen werd geschenken aan de rapporteurs voor het opstellen van dit verslag.

*De rapporteurs,*

Christophe BASTIN.  
Karin BROUWERS.  
Valérie DE BUE.  
Philippe HENRY.  
Anne LAMBELIN.  
Katia SEGERS.  
Jan PEUMANS.  
Lode VEREECK.

*De voorzitter,*

Steven VANACKERE.

\*  
\* \* \*

**Aanbevelingen aangenomen door de commissie :  
zie stuk Senaat, nr. 6-201/4 – 2014-2015.**

**C. Vote final**

L'ensemble des recommandations est adopté par 11 voix contre 3 et 2 abstentions.

Confiance a été faite aux rapporteurs pour la rédaction du présent rapport.

*Les rapporteurs,*

Christophe BASTIN.  
Karin BROUWERS.  
Valérie DE BUE.  
Philippe HENRY.  
Anne LAMBELIN.  
Katia SEGERS.  
Jan PEUMANS.  
Lode VEREECK.

*Le président,*

Steven VANACKERE.

\*  
\* \* \*

**Recommandations adoptées par la commission :  
voir le doc. Sénat, n° 6-201/4 – 2014-2015.**