

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 juli 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over het behoud van de spoormobiliteit
in landelijk gebied**

(ingediend door de heer Gilles Foret)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 juillet 2016

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à préserver la mobilité ferroviaire
en région rurale**

(déposée par M. Gilles Foret)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In ons land werkt het mobiliteitsbeleid in op de economische ontwikkeling; in alle Europese landen is er trouwens een dergelijk verband. Een vlotte toegang tot het werk, de school en zelfs de plekken waar vrije tijd wordt doorgebracht, maakt het leven van miljoenen Belgen makkelijker en heeft een directe invloed op de Belgische economie. Goed bereikbare regio's zijn immers economisch aantrekkelijk en bevorderlijk voor het scheppen van banen.

De uitdagingen op mobiliteitsvlak zijn echter verschillend naargelang van de ligging van een regio en de bevolkingsdichtheid ervan. Zo zien we dat het platteland eigen problemen en uitdagingen heeft, temeer daar de plattelandsgebieden sinds een veertigtal jaar aan een permanente evolutie onderhevig zijn.

Zelfs al bestaat er geen eenduidige definitie van het begrip "landelijk gebied", toch wordt vaak verwezen naar die van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO). Volgens die definitie heeft een landelijk gebied een bevolkingsdichtheid van minder dan 150 inwoners/km².

In die landelijke gebieden woont een aanzienlijk deel van de Belgische bevolking. Ze staan nu voor vele uitdagingen, waaronder de klimaatverandering (met een rechtstreekse weerslag op de landbouw), de toenemende concurrentie met als inzet het gebruik van land en natuurlijke rijkdommen (bijvoorbeeld water) en de instandhouding van een kwaliteitsvolle openbare dienstverlening voor alle burgers.

De federale regering heeft zich er dus toe verbonden in het aanbod aan geïntegreerd openbaar vervoer rekening te houden met de specifieke behoeften van de gebieden met een lage bevolkingsdichtheid, vooral op het platteland. In die context wil de indiener van dit voorstel van resolutie herinneren aan het belang van het behoud en de ontplooiing van het spoor in rurale en voorstedelijke gebieden, meer bepaald om die gebieden te ontsluiten en toegankelijker te maken.

De federale minister van Mobiliteit heeft dat goed begrepen en heeft daar op 25 mei 2016 aan herinnerd tijdens de voorstelling van zijn beleidsverklaring in de commissie voor de Infrastructuur: "Het organiseren van een kwaliteitsvolle bediening in landelijke gebieden schept tevens een tastbare link tussen die dikwijls verafgelegen gebieden en de grote centra. In dat opzicht draagt het spoorvervoer bij tot het ondersteunen van

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les politiques de mobilité sont liées au développement économique de la Belgique, comme de tous les pays européens. Permettre d'accéder aisément à son travail, à son école et même à ses lieux de loisir facilite la vie de millions de belges et impacte directement l'économie belge. En effet, les zones bien desservies en matière de mobilité sont économiquement attractives et propices à la création d'emplois.

Néanmoins, en fonction des zones géographiques et de leur densité, les défis liés à la mobilité sont différents. Nous constatons ainsi que les zones rurales présentent des défis et enjeux qui leurs sont propres, d'autant que la réalité du monde rural est en constante évolution depuis une quarantaine d'années.

Même s'il n'existe pas de définition unanime de cette "ruralité", il est souvent fait référence à celle de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), laquelle considère qu'une communauté rurale a une densité de population de moins de 150 personnes/km².

Ces territoires ruraux recensent une partie importante de la population belge. Ils font face aujourd'hui à de nombreux défis, notamment des changements climatiques impactant directement l'agriculture, une compétition toujours plus rude pour l'occupation des sols et de ses ressources naturelles (l'eau, par exemple) et une qualité de services publics à préserver au profit de tous les citoyens.

Le gouvernement fédéral s'est donc engagé à ce que l'offre de transports publics intégrée tient compte des besoins spécifiques des régions à faible densité de population, en particulier dans les zones rurales. Dans ce contexte, les auteurs de la présente proposition de résolution veulent rappeler l'importance du maintien et du déploiement ferroviaire en milieu rural et périurbain, notamment dans des perspectives de désenclavement et d'amélioration de l'accessibilité de ces zones.

Le ministre fédéral de la Mobilité l'a bien compris et l'a récemment rappelé lors de la présentation de sa note d'orientation politique en commission Infrastructuur ce 25 mai 2016, en ce sens que "l'organisation d'une desserte de qualité en milieu rural crée également un lien tangible entre ces zones souvent excentrées et les grands centres. Sous cet angle, le transport ferroviaire contribue à soutenir une politique d'aménagement du

een evenwichtig ruimtelijke orderingsbeleid en tot de cohesie van de verschillende landsdelen. (...) [E]en goede spoorwegbediening van de landelijke gebieden [vermijdt] voor talrijke pendelaars de verleiding om in hun wagen te blijven tot aan hun eindbestemming in de grote tewerkstellingspolen." (DOC 54 0020/062 blz. 8-9).

In die context vindt de indiener van dit voorstel van resolutie dat de verbetering van de aantrekkelijkheid van de spoorlijnen in landelijk gebied een duidelijke strategie vergt, alsook een focus op onmiddellijke acties die geen enkele klant in de kou laten staan.

De aantrekkelijkheid van het aanbod in landelijk gebied hangt inzonderheid af van het vermogen van de NMBS om de kwaliteit van haar aanbod te verbeteren. Concreet gaat het om een betere stiptheid, maar ook om een betere toegankelijkheid van de onthaalinfratructuur.

Als treinen veel vertraging hebben, is de algemene beoordeling van de kwaliteit negatief. Voorts dragen treinen die op tijd rijden, bij tot een betere operationele veiligheid en een betere benutting van de capaciteit.

De vernieuwing van de stations en de modernisering van de spoorlijnen moeten worden voortgezet, ook op het platteland. Gigantische stationsprojecten, die enorme investeringen vergen maar niet echt verband houden met het spooraanbod en ten koste gaan van kleinere stations, zijn uit den boze. Voor de indiener van dit voorstel van resolutie is het belangrijk dat iedere reiziger meer gebruik kan maken van gestandaardiseerde, nette en functionele stations.

Spoormobiliteit moet vandaag worden gezien als onderdeel van het vervoer van deur tot deur, dus niet enkel van station tot station. Dat concept is des te belangrijker in landelijke gebieden, waar een andersoortig openbaarvervoersaanbod eveneens moeten kunnen tegemoetkomen aan een aanzienlijk deel van de reisbehoeften. Het is derhalve noodzakelijk alles in het werk te stellen om het intermodaal vervoer concreet gestalte te geven.

Bij de uitwerking van het vervoersplan 2017 zullen het treinaanbod en de aansluitingen moeten worden verbeterd, met name in landelijk gebied. Daartoe moet het overleg tussen de Federale Staat en de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen worden uitgebouwd en moet samenwerking tussen alle mobiliteitsactoren plaatsvinden. Bedoeling is te komen tot een transversale, multimodale en eenvormige mobiliteitsvisie. Er moet worden opgetreden in overleg met alle betrokkenen om te streven naar de best mogelijke

territoire équilibrée ainsi qu'à la cohésion des différentes parties du pays. (...) Une bonne desserte ferroviaire des zones rurales évite à de nombreux navetteurs la tentation de rester dans leur automobile jusqu'à leur destination finale dans les grands pôles d'emploi" (DOC 54 0020/062, pp. 8-9).

Dans ce contexte, l'auteur de la présente proposition de résolution considère que l'amélioration de l'attractivité des lignes rurales nécessite une stratégie claire et des actions immédiates centrées sur tous les clients au cœur des préoccupations des chemins de fer.

L'attractivité de l'offre en milieu rural dépend notamment de la capacité de la SNCB à améliorer la qualité de son offre, notamment par l'amélioration de la ponctualité de ses horaires, mais aussi de l'accessibilité de ses infrastructures d'accueil.

Si les trains accusent beaucoup de retard, l'appréciation globale de la qualité est négative. Par ailleurs, des trains qui circulent à l'heure contribuent à une meilleure sécurité d'exploitation et à une meilleure utilisation de la capacité.

La rénovation des gares et la modernisation des lignes ferroviaires, y compris dans les zones rurales, doivent être poursuivies. En revanche, les projets de gares pharaoniques qui englobent des investissements énormes sans réelle corrélation avec l'offre ferroviaire et au détriment d'autres plus petites gares doivent être évités. Pour l'auteur de la présente proposition de résolution, il importe que chaque voyageur puisse jouir davantage de gares standardisées, propres et fonctionnelles.

La mobilité ferroviaire aujourd'hui doit se concevoir comme s'inscrivant dans un transport de porte à porte et non plus simplement de gare à gare. Ce concept est d'autant plus important dans les zones rurales où une offre d'autres types de transport en commun doit aussi pouvoir satisfaire une part importante des besoins en déplacements. Dès lors, il est nécessaire de tout mettre en œuvre pour que l'intermodalité soit une réalité.

Lors de l'élaboration du plan de transport 2017, l'offre ferroviaire et les correspondances devront être améliorées, en particulier dans les zones rurales. À cette fin, la concertation entre le fédéral et les sociétés régionales de transport en commun doit être renforcée et une collaboration de tous les acteurs de la mobilité doit avoir lieu afin de dégager une vision transversale, multimodale et uniforme de la mobilité. Il convient d'agir en concertation avec tous les intervenants afin de rechercher les meilleures solutions possibles d'intermodalité au sein

intermodaliteitsoplossingen in de stations en stopplaatsen. Daarnaast is het noodzakelijk de landelijke lijnen aantrekkelijker te maken voor de klanten, door de aansluiting met het gewestelijk openbaar vervoer te optimaliseren.

Subsidieaanvraag op Europees echelon

Op Europees niveau is er het programma voor de uitbouw van de vervoersinfrastructuur: het Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T of *Trans-European Transport Network*). Daarmee wordt beoogd één enkel multimodaal netwerk aan te leggen om de uitbouw van het handelsverkeer te bevorderen, opdat een echte eenheidsmarkt ontstaat waarbij het modale aandeel van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen groter wordt.

Voor de uitbouw van het TEN-T-netwerk werden richtlijnen aangenomen die ertoe strekken een multimodaal netwerk te creëren op twee niveaus: het alomvattende netwerk en het kernnetwerk.

Via een Europese verordening werd een nieuw financieel kader 2014-2020 vastgesteld voor de uitbouw van het TEN-T-netwerk: de *Connecting Europe Facility* (CEF). De CEF beschikt over een totaalbudget van meer dan 33 miljard euro gespreid over drie sectoren: vervoer, energie en telecommunicatie. Het aan de transportsector toegewezen budget ligt in de grootteorde van 26 miljard euro.

Dit budget wordt gebruikt om projecten te steunen die de mogelijkheid bieden ontbrekende schakels van het netwerk aan te leggen, flessenhalzen weg te werken en informatiesystemen voor een beter verkeersbeheer te ontwikkelen. Die middelen zijn toegespitst op het kernnetwerk van het TEN-T, dat wil zeggen op negen corridors die het kernnetwerk vormen. België is betrokken bij drie corridors: de Noordzee-Oostzeecorridor; de Noordzee-Middellandse-Zeecorridor; de Rijn-Alpencorridor.

Voor de spoorprojecten bestaan er bijzonder ruime subsidiemogelijkheden voor studies en werkzaamheden inzake grote infrastructuurprojecten op het TEN-T-netwerk, voor de *retrofitting/upgrade* van het rollend materieel met het *European Train Control System* (ETCS), voor de uitbouw van dat ETCS op het TEN-T-netwerk, voor de vervanging van de remsystemen om de geluidshinder te verminderen, alsook voor werkzaamheden in verband met de uitbouw van de goederenvervoerscorridors.

Dat België door die drie corridors wordt doorkruist, is een zeer goede zaak voor 's lands spoorwegnet. De meeste van die corridors vallen samen met de

des gares et points d'arrêt. Il est, par ailleurs, nécessaire d'améliorer l'attractivité des lignes rurales pour les clients en optimisant la correspondance avec les transports public régionaux.

Demande de subsides au niveau européen

Au niveau européen, il existe le programme de développement des infrastructures de transport: le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) ayant pour objectif de construire un réseau unique multimodal afin de faciliter le développement des échanges en vue d'un véritable marché unique, en augmentant la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Des lignes directrices ont été adoptées pour le développement du RTE-T visant à créer un réseau multimodal à deux niveaux: d'une part, le réseau global et, d'autre part, le réseau central.

Un nouveau cadre financier pour le développement du RTE-T 2014-2020 a été défini par un règlement européen: le *Connecting Europe Facility* (CEF). Le CEF dispose d'un budget total de plus de 33 milliards d'euros réparti entre trois secteurs: transports, énergie et télécommunications. Le budget alloué au secteur des transports est de l'ordre de 26 milliards d'euros.

Ce budget est utilisé pour soutenir des projets permettant de construire les liens manquants du réseau, de supprimer les goulets d'étranglement et de développer les systèmes d'information permettant une meilleure gestion du trafic. Ces moyens sont concentrés sur le réseau central du RTE-T, c'est-à-dire, sur neuf corridors qui constituent le réseau central. La Belgique est concernée par trois corridors: le Corridor Mer du Nord-Baltique; Le Corridor Mer du Nord-Méditerranée; Le Corridor Rhin-Alpes.

Les opportunités de subsides pour les projets ferroviaires sont particulièrement importantes et concernent notamment les études et travaux de grands projets d'infrastructure situés sur le RTE-T, le *retrofitting/upgrade* du matériel roulant en ETCS (Système européen de contrôle des trains), le déploiement de l'ETCS sur le réseau RTE-T, le remplacement des systèmes de freinage permettant de réduire les nuisances sonores et les activités liées au développement des corridors de fret ferroviaire.

Le fait que la Belgique soit traversée par ces trois corridors est très bénéfique pour son réseau ferroviaire. La plupart de ces corridors emprunte les voies

spoorlijnen voor reizigersvervoer. Aldus kan, via de Europese fondsen (*Connecting Europe Facility* – CEF), het gehele netwerk worden gerenoveerd dankzij technologieën die er allereerst op gericht zijn de veiligheid van de gebruikers te waarborgen; de desbetreffende fondsen dekken 20 à 40 % van de totale kosten.

Men kan niet anders dan vaststellen dat de uitbouw van die corridors van het kernnetwerk indirect de landelijke lijnen ten goede komt. Die laatste volgen soms hetzelfde traject als delen van het TEN-T-netwerk (onder meer lijn 161 Brussel-Namen en lijn 162 Namen-Luxemburg voor de Rijn-Alpencorridor, en de Athus-Maaslijn). De uitbouw van die interregionale en grensoverschrijdende assen brengt *de facto* de bestendiging van de omliggende landelijke lijnen met zich, dankzij het verkeer en de interconnectiviteit die door de multimodaliteit ontstaan.

Conclusie

De indiener van dit voorstel van resolutie beoogt de aandacht van de regering te vestigen op het belang van de spoorwegmobiliteit in de landelijke gebieden. In dat verband is het belangrijk dat de NMBS en Infrabel hun taak van openbare dienstverlening in alle streken van ons land perfect vervullen, met overal een identieke kwaliteit van de dienstverlening. De federale regering moet daarop toezien via de toekomstige beheerscontracten en investeringsplannen (waarvan de financiering kan gebeuren met overheidsdotaties of Europese subsidies).

Die vereisten hangen onvermijdelijk af van een aantrekkelijk treinaanbod en ambitieuze intermodaliteitsplannen in de stations en stopplaatsen.

ferrées pour passagers. Ce faisant, l'ensemble de ce réseau peut être rénové grâce aux technologies dont l'objectif premier est d'assurer la sécurité des usagers en faisant intervenir des fonds européens (*Connecting Europe Facility* - CEF) à concurrence de 20 % à 40 % du coût total.

Force est de constater que le développement de ces corridors du réseau central bénéficie indirectement aux lignes rurales. Ces dernières sont parfois situées sur des sections du réseau RTE-T (entre autres la ligne 161 Bruxelles-Namur, la ligne 162 Namur-Luxembourg pour le Corridor Rhin-Alpes et l'axe Athus-Meuse). Le développement de ces axes interrégionaux et transfrontaliers entraîne, *de facto*, la pérennité des lignes rurales avoisinantes, de par le trafic généré et l'interconnectivité établie par la multimodalité.

Conclusion

L'auteur de la présente proposition de résolution entend attirer l'attention du gouvernement sur l'importance de la mobilité ferroviaire dans les zones rurales. Il importe, à cet égard, que la SNCB et Infrabel assurent parfaitement leur mission de service public dans toutes les régions de notre pays pour une qualité de service identique. Le gouvernement fédéral doit s'en assurer via les futurs contrats de gestion et les plans d'investissements (dont le financement peut se réaliser par des dotations publiques ou par des subsides européens).

Ces exigences dépendent inévitablement d'une offre ferroviaire attractive et de pôles d'intermodalité ambigus dans les gares et points d'arrêts.

Gilles FORET (MR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat de NMBS-Groep is belast met een opdracht van openbare dienstverlening;

B. overwegende dat, overeenkomstig het regeerakkoord, de NMBS en Infrabel zullen meewerken aan en zich inschrijven in een geïntegreerd openbaarvervoersaanbod, uitgaande van een “knooppuntensysteem” en van de noodzakelijke samenwerking tussen alle openbaarvervoersmaatschappijen om een “ketenmobiliteit” te implementeren;

C. overwegende dat, overeenkomstig het regeerakkoord, het geïntegreerd, klantgericht en vraaggestuurd vervoersplan, alsook de reële behoeften voor het treinverkeer, de basis zullen vormen voor het bepalen van de prioriteiten in het meerjareninvesteringsplan (MIP);

D. overwegende dat het oude beheerscontract 2008-2012 tussen de Belgische Staat en Infrabel (artikel 34) het volgende bepaalde: “In het bijzonder in het domein van reizigersvervoer moeten aanzienlijke verbeteringen worden gerealiseerd om de vervoersvoorwaarden en de modale aansluitingen te vergemakkelijken. In het kader van dit intermodaliteitsbeleid tussen de verschillende vervoerssystemen ontwikkelt Infrabel de spoorweginfrastructuur die haar werd toegewezen, om de beste gebruiksvoorwaarden voor het spoor als vervoerswijze te bewerkstelligen in complementariteit met de andere vervoersmodi. Infrabel draagt bij tot een naadloze overgang tussen de trein en de andere vervoerswijzen voor het personenvervoer door de hieronder genoemde aspecten op te volgen.”;

E. overwegende dat mobiliteit in landelijke gebieden eveneens een zaak is van economische ontwikkeling, sociale cohesie en inschakeling, verkeersveiligheid en milieu;

F. overwegende dat de uitbouw van de interregionale en grensoverschrijdende assen *de facto* de besteding van de omliggende landelijke lijnen met zich brengt, dankzij het verkeer en de interconnectiviteit die door de multimodaliteit ontstaan;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. erop toe te zien dat de NMBS en Infrabel hun taak van openbare dienstverlening perfect vervullen, met name in de landelijke gebieden;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

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

B. considérant, conformément à l'accord de gouvernement, que 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 noeuds de correspondance” et sur la nécessaire collaboration de l'ensemble des sociétés de transport public afin de pouvoir développer une “mobilité en chaîne”;

C. considérant que, conformément à l'accord de gouvernement, le plan de transport intégré, orienté client et axé sur la demande ainsi que sur les besoins réels concernant le trafic ferroviaire servira de base à la fixation des priorités du plan pluriannuel d'investissement (PPI);

D. considérant, comme le précisait l'ancien contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'État belge et Infrabel (article 34), que: “c'est en particulier dans le domaine du transport de passagers que des améliorations considérables doivent être réalisées pour faciliter les conditions de transport et rendre plus aisés les transferts modaux; [que] dans le cadre de cette politique d'intermodalité entre les différents systèmes de transport, Infrabel développe l'infrastructure ferroviaire qui lui a été attribuée afin de parvenir aux meilleures conditions d'utilisation du rail en complémentarité avec les autres modes de transport; [que] Infrabel contribue au passage aisé du train vers les autres modes de transport de personnes en assurant le suivi des aspects cités ci-dessous”;

E. considérant que la question de la mobilité en milieu rural touche également aux questions de développement économique, de cohésion sociale et d'insertion, de sécurité routière et d'environnement;

F. considérant que le développement des axes interrégionaux et transfrontaliers entraîne *de facto* la pérennité des lignes rurales avoisinantes, de par le trafic généré et l'interconnectivité établie par la multimodalité;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de veiller à ce que la SNCB et Infrabel assurent parfaitement leur mission de service public, notamment en zone rurale;

2. zich ervan te vergewissen dat in het toekomstige beheerscontract, het toekomstige meerjarig investeringsplan (MPI) en de toekomstige Europese subsidieaanvragen bijzondere aandacht wordt besteed aan de instandhouding en het onderhoud van de infrastructuur;

3. erop toe te zien dat in de toekomstige MPI's en beheerscontracten het behoud en de uitbouw van een toereikend en kwalitatief hoogstaand spooraanbod in de landelijke gebieden worden verzekerd;

4. te eisen dat op alle lijnen hetzelfde kwaliteitsniveau wordt aangeboden wat de dienstverlening betreft;

5. het aanbod tijdens het weekeinde aantrekkelijker te maken om andere segmenten dan het woon-school- en het woon-werkverkeer in te pakken (aansluitingen/toegangspoorten tot het IC/IR-net organiseren);

7. de vernieuwing van het rollend materieel te steunen om de spoorverbindingen en de dienstverlening aan de klant te optimaliseren;

8. de landelijke lijnen voor de klanten aantrekkelijker te maken door de aansluiting op de gewestelijke openbaarvervoersnetten te optimaliseren;

9. de intermodaliteit in de stations en stopplaatsen te verbeteren;

10. erop toe te zien dat de Europese subsidies optimaal worden aangewend ter verbetering van het spooraanbod in de landelijke gebieden.

17 juni 2016

2. de s'assurer que le futur contrat de gestion, le futur PPI et les futures demandes de subsides européens porteront une attention particulière au maintien en état et à l'entretien de l'infrastructure;

3. de s'assurer, dans les prochains PPI et contrats de gestion, du maintien et du développement d'une offre ferroviaire suffisante et de qualité dans les régions rurales;

4. d'exiger le même niveau de qualité de service sur toutes les lignes;

5. de rendre l'offre plus attractive le week-end pour capter d'autres segments que les déplacements domicile-école et domicile-travail (assurer les correspondances – portes d'entrée sur le réseau IC/IR);

7. de soutenir le renouvellement du matériel roulant afin d'optimiser les relations ferroviaires et ainsi le service au client;

8. d'améliorer l'attractivité des lignes rurales pour les clients en optimisant la correspondance avec les transports public régionaux;

9. d'améliorer l'intermodalité dans les gares et points d'arrêts;

10. de s'assurer la mobilisation optimale de subsides européens au profit de l'offre rurale.

17 juin 2016

Gilles FORET (MR)