

Advies 21/02**BELEIDSVERKLARING VAN DE MINISTER VAN MOBILITEIT**

(Document van 12 november 2020 voorgelegd aan de Kamer van
Volksvertegenwoordigers)

(Goedgekeurd via schriftelijke procedure op 26 april 2021)

1. Inleiding

Het Comité heeft de “Beleidsverklaring” en de “Algemene beleidsnota” van de heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Doc 55 1610/023 en Doc 55 1580/024 van 12 november 2020), alsook het regeerakkoord van 30 september 2020 bestudeerd. Het Comité steunt de grote beleidslijnen in deze documenten, beleidslijnen die ook beantwoorden aan de belangrijkste aanbevelingen in zijn memorandum van 25 juni 2019 (Advies 19/02), namelijk:

- De ontwikkeling van de spoorwegen als ruggengraat van duurzaam reizen, zowel voor passagiers in binnenlandse en internationale diensten als voor goederen;
- De ontwikkeling van een langetermijnvisie voor de verbetering van het spooraanbod en de planning van de investeringen op basis van de op dit gebied vastgelegde doelstellingen;
- De rechtstreekse toekenning aan de NMBS voor een periode van 10 jaar van de opdracht van openbare dienst voor het binnenlandse reizigersvervoer op het hele nationale spoorwegnet;
- Het sluiten door de Staat van openbaredienstcontracten met de NMBS en Infrabel, het opstellen van investeringsplannen voor een periode van 10 jaar;
- Beter overleg tussen de instanties die instaan voor de mobiliteit in België en nauwere samenwerking tussen de NMBS en Infrabel enerzijds, en tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen anderzijds.

Voor de hele wereld zal 2020 ook in het geheugen gegrift staan vanwege de uitbraak en de razendsnelle verspreiding van COVID-19. Zowel in België als in het buitenland is de impact van de pandemie op de gezondheid, het bruto binnenlands product, de overheidsfinanciën en de resultaten van een groot aantal ondernemingen, waaronder de NMBS, bijzonder desastreus en veel groter dan de impact van andere crises sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog. De NMBS en Infrabel (alsook de MIVB, De Lijn en de TEC) hebben hun activiteiten voortgezet. Ze waarborgden te allen tijde een vervoersaanbod dat was afgestemd op de vraag en ze namen ook belangrijke maatregelen om de gezondheid van hun personeel en van de reizigers veilig te stellen. Het Comité wil de NMBS en Infrabel dan ook bedanken voor het geleverde werk doorheen heel 2020 en zijn dankbaarheid betuigen aan het spoorwegpersoneel. De impact van deze gezondheids crisis op de spoorwegen is zeer groot en moet dan ook in aanmerking worden genomen in de openbaredienstcontracten die de Staat weldra met de NMBS en Infrabel zal sluiten, met name wat de financiële bijdragen betreft.

In dit advies op eigen initiatief richt het Comité zich in de eerste plaats tot de minister van Mobiliteit en wil het Comité:

- Opmerkingen geven over verschillende onderwerpen in de beleidsverklaring (punt 2);
- De nadruk leggen op enkele punten die niet rechtstreeks in dit document aan bod komen en die het Comité belangrijk acht om de kwaliteit van de spoorwegdiensten op een duurzame manier te verbeteren (punt 3).

Het Comité beveelt aan hiermee rekening te houden bij de uitwerking van de investeringsplannen en de openbaredienstcontracten met de NMBS en Infrabel.

2. Opmerkingen over de beleidsverklaring

Het Comité wenst opmerkingen te geven over de onderstaande onderwerpen.

2.1. Het spoorwegnet, een troef die een dringende revalorisatie nodig heeft

In de beleidsverklaring staat (pagina 7): *“Delen van het netwerk hebben te lijden onder verlate investeringen. Sommige spoorlijnen bevinden zich zelfs in een kritieke toestand, zozeer zelfs dat het verkeer om veiligheidsredenen moet worden vertraagd (of geannuleerd). Tunnels in slechte staat, bovenleidingen op het einde van hun levensduur, versleten rails, ... kunnen de kwaliteit van de dienstverlening in gevaar brengen, ...”.*

Het Comité is verbaasd over dergelijke beweringen. De voorbije 15 jaar (2005-2019) heeft Infrabel zijn investeringen in “Capaciteitsbehoud” van het spoorwegnet immers bijna onophoudelijk verhoogd (bron: jaarrekeningen van Infrabel, waaruit de gegevens in de volgende tabel zijn gehaald):

Tabel: Investerings van Infrabel in het behoud van de capaciteit van het spoorwegnet

Periodes	Bedragen in miljoen lopende euro's (bron: jaarrekeningen Infrabel, kerncijfers)		Bedragen in miljoen constante euro's van 2019	
2005 tot 2009	1.213,2	of 242,6/jaar	1.501,7	of 300,3/jaar
2010 tot 2014	1.456,0	of 291,2/jaar	1.615,6	of 323,1/jaar
2015 tot 2019	2.167,5	of 433,5/jaar	2.244,8	of 449,0/jaar

De bedragen in constante euro's van 2019 worden verkregen door de bedragen in lopende euro's van de vorige kolom te defleren met de index der consumptieprijzen. Deze investeringen omvatten niet de investeringen in capaciteitsuitbreiding, de investeringen met betrekking tot de concentratie van de seinposten, het ETCS, het GEN, het onthaal en de productiemiddelen.

Het Comité zou dan ook graag gedetailleerde informatie ontvangen over de bovengenoemde beweringen met betrekking tot de huidige staat van het net, over het onderhouds- en vernieuwingsbeleid hiervan en over het *“plan voor het herstel van de spoorweginfrastructuur”* dat de minister samen met Infrabel wil invoeren.

2.2. Een langetermijnvisie om relevante investeringen te plannen

Zoals vermeld in de beleidsverklaring moeten voor de keuze van de investeringen in infrastructuur, het rollend materieel en de stations, alsook de planning daarvan, vooraf doelstellingen op lange termijn (20/30 jaar) worden vastgelegd voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer. Deze doelstellingen zullen stapsgewijs moeten worden verwezenlijkt met het oog op een geleidelijke en voortdurende verbetering van de dienstverlening aan het cliënteel. Deze omvatten ook het opstellen van vervoersplannen op lange termijn, voor zowel reizigers als goederen. Deze plannen zijn van essentieel belang om te bepalen welke investeringen nodig zijn, met name om de capaciteit van het net te verbeteren.

Het Comité wil de nadruk leggen op een aantal belangrijke aspecten met betrekking tot de investeringen in de spoorweginfrastructuur. De verhoging van de frequentie van reizigerstreinen, de ontwikkeling van overstapknooppunten en de verdubbeling van het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 (doelstellingen van de minister) vereisen immers een adequaat net om de doorstroming en de veiligheid van het verkeer te garanderen:

- 1) De configuratie van het spoorwegnet, van de stations en van de lijnen is in hoge mate bepalend voor de robuustheid van de vervoersplannen en voor de betrouwbaarheid en stiptheid van de treindiensten. Bij een incident moet deze het ook mogelijk maken om een sneeuwbaaleffect van vertragingen en afschaffingen van treinen, met name door congestie op de lijnen en in de stations, te voorkomen of te beperken. Bij werken moet deze de instandhouding van een kwalitatieve dienstverlening aan het cliënteel (reizigers en goederen) mogelijk maken, onder meer door het gebruik van omleidingsroutes bij plaatselijke verkeersonderbrekingen.
- 2) De huidige configuratie van het net moet grondig worden geëvalueerd en zal periodiek moeten worden aangepast om aan de huidige en toekomstige vervoersplannen van de spoorwegondernemingen te voldoen. Naargelang van het aantal en het type treinen moeten de assen van het net voorzien zijn van omleidingsroutes, een voldoende aantal perron- en parkeersporen in de knooppuntstations en in de belangrijkste tussenstations. Deze moeten op regelmatige afstanden ook worden uitgerust met wissels voor het nemen van het tegenspoor en het hernemen van het normaalspoor (om de 5 à 6 km op de hoofdlijnen, om de 8 à 10 km op de minder drukke lijnen) en met wijksporen (geschikt voor treinen van 740 m, volgens de Europese normen).
- 3) De capaciteit van het net kan aanzienlijk worden opgetrokken door de aanleg van flyovers, enkele nieuwe baanvakken en lange wijksporen op de drukste plaatsen (zoals de toegang tot de haven van Antwerpen, de lijnen 26 en 28 rond Brussel, het knooppunt Gent, ...). De inrichting of herinrichting van verbindingen voor het nemen van het tegenspoor en het hernemen van het normaalspoor, de (her)aanleg van wijk- en perronsporen op de hoofdlijnen maken het ook mogelijk om de capaciteit daarvan aanzienlijk op te trekken.
- 4) In de investeringsplannen van Infrabel moeten de principes van werfuitvoering worden verduidelijkt, alsook de impact ervan op de reizigers- en goederentreindiensten (de plaats en duur van de grote werken, de omleidingsroutes bij onderbreking van het verkeer op bepaalde baanvakken, de langere reistijden, de eventuele vermindering van het aantal treinen tijdens de werken, enz.). Ook de principes van overleg met de NMBS en de andere

spoorwegondernemingen moeten nader worden toegelicht om de overlast voor het cliënteel te beperken.

- 5) Alle infrastructuurbeheerders staan voor dezelfde uitdagingen: hun net optimaal afstemmen op de omvang en de structuur van het verkeer, de vernieuwings- en moderniseringswerken veilig en doeltreffend organiseren en tegelijk zorgen voor een optimaal treinverkeer op de baanvakken die door de werken worden getroffen. De uitwisseling van ervaringen en goede praktijken tussen infrastructuurbeheerders moet op dit gebied worden aangemoedigd, te meer daar verschillende van hen (waaronder de SBB/CFF en de ÖBB) rekening moeten houden met een hogere gemiddelde dichtheid van het treinverkeer dan op het net van Infrabel.

2.3. Beheer, opdrachten van openbare dienst en openbaredienstcontracten

Het Comité staat volledig achter de rechtstreekse toekenning aan de NMBS van de opdracht van openbare dienst van het binnenlands reizigersvervoer op het gehele nationale spoorwegnet en voor een periode van 10 jaar. Deze rechtstreekse toekenning is een garantie voor stabiliteit en continuïteit voor de reizigers en het spoorwegpersoneel. Het Comité vraagt dat de openbaredienstcontracten waarover met de NMBS en Infrabel zal worden onderhandeld, eveneens voor een periode van 10 jaar worden gesloten. Evenzo moeten de investeringsplannen voor ten minste 10 jaar worden opgesteld, periodiek worden bijgewerkt en tijdens de uitvoering worden verlengd om ononderbroken perioden van ten minste 10 jaar te bestrijken. Het Comité benadrukt dat al deze dossiers uiterlijk begin 2022 moeten zijn afgerond en goedgekeurd.

Het Comité benadrukt ook dat het overleg tussen de instanties die instaan voor de mobiliteit in België, met name binnen het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), alsook tussen de NMBS en de regionale maatschappijen voor openbaar vervoer moet worden versterkt.

Zoals in de beleidsverklaring is bepaald, zal in het openbaredienstcontract tussen de Staat en de NMBS de verwachte kwaliteit van de spoorwegdiensten (frequentie en amplitude van de IC-, S- en L-diensten, comfort en stiptheid van de treinen) en van de bijbehorende diensten (toegankelijkheid, onthaal in de stations, informatie) worden vastgelegd. In dit contract zal ook het kader voor het tariefbeleid worden vastgelegd.

Op deze vlakken wenst het Comité een aantal fundamentele punten te benadrukken:

- 1) Voor de aan de NMBS gevraagde verbeteringen van het aanbod zullen extra middelen nodig zijn. Deze moeten op technisch, organisatorisch en financieel vlak realistisch zijn. Deze zullen afhangen van de bijdragen van de Staat, de eigen inkomsten die de NMBS zal kunnen genereren en de productiviteitswinsten die de NMBS zal kunnen verwezenlijken, met name op middellange termijn door een verhoging van het aantal reizigers per trein. Evenwichtige of positieve bedrijfsresultaten en de beheersing van de schuldenlast zijn doelstellingen die moeten worden bereikt om een duurzaam en kwaliteitsvol spoorwegaanbod te waarborgen. Door uitzonderlijke omstandigheden kan een tijdelijke afwijking van deze doelstellingen worden gerechtvaardigd, maar deze afwijking moet van korte duur zijn.
- 2) Het kwaliteitsniveau van de door de NMBS aangeboden diensten en in het bijzonder de stiptheid van de treinen hangen in grote mate af van factoren waarover de NMBS weinig

of geen rechtstreekse controle heeft. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de vaststelling en de beoordeling van de aan de NMBS toegewezen doelstellingen:

- De door Infrabel geleverde diensten: het realtimebeheer van het verkeer, beheer van incidenten die verband houden met de infrastructuur en met oorzaken buiten het spoorwegsysteem; de organisatie van onderhoudswerken aan de infrastructuur en van de impact daarvan op het treinverkeer; de opvangcapaciteit voor treinen in de stations; het al dan niet bestaan van omleidingsroutes, wissels voor het nemen van het tegenspoor en het hernemen van het normaalspoor, wijksporen, het gebruik daarvan bij incidenten en werken. In de openbaredienstcontracten tussen de Staat en de NMBS/Infrabel moeten de modaliteiten van de coördinatie tussen deze twee ondernemingen op de voornoemde vlakken worden vastgelegd teneinde de verwachte kwaliteit van de spoorwegdiensten te waarborgen.
 - Externe factoren zoals persoonsaanrijdingen, de aanwezigheid van spoorlopers, incidenten nabij de sporen (branden, gaslekken, ...) en de manier waarop deze gebeurtenissen door de hulpdiensten en de politie, de parketten en Infrabel worden beheerd.
- 3) De tariefopbrengsten vormen een belangrijke inkomstenbron voor de NMBS. Wat het tariefbeleid betreft, moet het openbaredienstcontract de NMBS in staat stellen de nodige eigen inkomsten te genereren om een aanzienlijk deel van haar exploitatiekosten te dekken en aldus haar diensten te blijven verbeteren, met behoud van billijke tarieven. De financiële middelen die de Staat ter beschikking van de NMBS (en Infrabel) kan en zal kunnen stellen, zijn immers beperkt, temeer daar vele sectoren voor hun eigen activiteiten ook hogere overheidssteun vragen. De door de overheids- of andere instanties gevraagde gratis- en kortingsformules moeten gericht zijn op welbepaalde doelgroepen; de toepassing en de handhaving ervan moeten het voorwerp uitmaken van specifieke en integrale financiële compensaties van het type derdebetaler. Het Comité verwacht van de Staat dat deze zijn financiële verbintenissen nakomt, aangezien voor de ontwikkeling van een duurzaam spoorwegaanbod betrouwbare financiële langetermijnvooruitzichten vereist zijn. De amplitude, frequentie en stiptheid van de treindiensten zijn noodzakelijke voorwaarden om het spoor aantrekkelijk te maken voor een nieuw en duurzaam cliënteel, waarvoor ook gepaste financiële middelen vereist zijn.
- 4) De gewenste vereenvoudiging van het tariefsysteem van de NMBS moet nader worden bepaald, anders wordt het als het “Monster van Loch Ness”: iedereen praat erover, maar niemand ziet het. Wat verstaat men onder “vereenvoudiging”? Bestaande tariefproducten schrappen of de kenmerken van elk product beter toelichten? Wat de kenmerken van de tariefproducten en de gebruiksvoorwaarden ervan betreft, zal iedereen die de moeite neemt om de website van de NMBS te raadplegen, er al de relevante informatie vinden (naargelang van zijn of haar leeftijd, de frequentie en de oorsprong en bestemming van zijn verplaatsingen, ...) en ook prijsvergelijkingen kunnen maken om het voordeligste product te kiezen.
- 5) Soortgelijke overwegingen gelden voor de “tariefintegratie” tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen. Het is aangewezen om dit concept, de toepassingsmodaliteiten ervan en het belang ervan met betrekking tot de reisbehoeften nader te bepalen. De tariefprincipes en -systemen van de NMBS, de MIVB, de TEC en De Lijn zijn momenteel zeer verschillend. Wat de “integratie” betreft, zijn er reeds verschillende mogelijkheden beschikbaar:

- NMBS-abonnementen kunnen samen met abonnementen en biljetten van de MIVB en de TEC en met abonnementen van De Lijn op een MoBIB-kaart worden geladen;
- NMBS-abonnementen kunnen met abonnementen van de MIVB, de TEC en De Lijn op de MoBIB-kaart worden gecombineerd (een forfait MIVB, TEC, De Lijn wordt aan de prijs van het NMBS-abonnement toegevoegd);
- NMBS-tickets kunnen met MIVB- en TEC-tickets worden gecombineerd;
- Voor verplaatsingen binnen de vijf grote agglomeraties bestaan er ook gezamenlijke vervoerbewijzen. Met de Brupass- en Brupass XL-tickets en abonnementen (in en rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest), de City Passes Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik, kunt u met één enkel vervoerbewijs trein, tram, bus en metro nemen binnen de respectieve geldigheidsgebieden. In dit verband mag de kwestie van de verdeling van de inkomsten tussen de maatschappijen niet worden onderschat. Deze verdeling moet objectief gebeuren (bijvoorbeeld met een systeem voor de ontwaarding van vervoerbewijzen aan het begin van een reis en bij overstap naar een andere maatschappij) en moet ervoor zorgen dat elke maatschappij de tariefopbrengsten ontvangt waarop zij recht heeft en dat haar eenheidsopbrengsten evenredig met haar eigen tarieven evolueren.

2.4. De mogelijkheid om op een duurzame manier door Europa te reizen

Het Comité steunt de door de minister van Mobiliteit voorgestelde beleidslijnen en onderstreept met name het belang van grensoverschrijdende kortereafstandsverbindingen en het belang van het stimuleren van de ontwikkeling van nachttreinen via partnerschappen met andere spoorwegondernemingen.

Sinds het begin van de COVID-19-pandemie in maart 2020 is het internationale reizigersvervoer per spoor sterk gedaald. Maatschappijen als Thalys en Eurostar hebben hun omzet zien kelderen, net zoals de luchtvaartmaatschappijen. Terwijl laatstgenoemden hun verzoeken om overheidssteun luidkeels verkondigden, bleven de spoorwegondernemingen blijkbaar zeer discreet. Het Comité nodigt de minister van Mobiliteit dan ook uit om, zo nodig in overleg met zijn buitenlandse collega's, gesprekken aan te knopen met de betrokken spoorwegondernemingen om hun financiële situatie te bekijken en oplossingen te zoeken die hen in staat stellen om hun activiteiten in goede omstandigheden voort te zetten en binnen enkele jaren opnieuw te groeien. Deze ondernemingen hebben immers een belangrijke rol te spelen in de modal shift.

Wat de in het regeerakkoord van 30 september 2020 vermelde *“hogesnelheidsverbindingen tussen Brussels Airport en de HST-knooppunten in onze buurlanden”* betreft, ziet het Comité het nut ervan niet in. Elke omleiding van hogesnelheidstreinen via Brussels Airport zou voor het overgrote deel van de reizigers tot aanzienlijk tijdverlies leiden. Een hogesnelheidstreinverbinding tussen Brussels Airport en Parijs werd enkele jaren geleden uitgetoetst, maar werd al snel stopgezet wegens het zeer lage aantal reizigers tussen de luchthaven en Brussel-Zuid.

2.5. De fiets ondersteunen

Het Comité steunt het voornemen van de minister van Mobiliteit om het gebruik van de fiets als aanvullend vervoermiddel op de trein te stimuleren. De voorbije jaren heeft de NMBS haar aanbod en de faciliteiten voor fietsers aanzienlijk uitgebreid: het groeiend aantal gratis

fietsenstallingen in de buurt van bijna alle stations, de betalende stallingen met toegangscontrole in 11 stations, de mogelijkheden tot fietsverhuur en -herstelling die verder moeten worden uitgebouwd via partnerschapsovereenkomsten met gespecialiseerde leveranciers (bijvoorbeeld de huurfietsen van Blue-bike, momenteel beschikbaar in 60 stations, en de fietsateliers). Begeleide fietsen en tandems mogen in alle treinen van de binnenlandse dienst zonder enige tijdsbeperking worden vervoerd voor reizigers die het fietssupplement betalen (4 EUR/traject in 2021). Andere reizigers mogen echter niet worden gehinderd en men is steeds afhankelijk van het aantal beschikbare fietsplaatsen. Het nieuwe materieel omvat ook een groter aantal plaatsen die specifiek bestemd zijn voor het vervoer van fietsen. In dit verband beveelt het Comité aan dat de NMBS bekijkt hoe de plaats van de rijtuigen voor het vervoer van fietsen beter kan worden gecommuniceerd.

Op deze vlakken is de kwaliteit van het totale aanbod van de NMBS vergelijkbaar met dat van de SBB/CFF en de NS. Er moet echter worden opgemerkt dat de SBB/CFF bepaalde beperkingen oplegt voor het vervoer van fietsen in treinen (verplichte reservering en tegen betaling in bepaalde treinen en op bepaalde tijdstippen, naast het gepaste vervoerbewijs). De dagkaart van de NS kost 7,5 EUR, maar fietsen mogen niet worden vervoerd in treinen op werkdagen van maandag tot vrijdag tussen 6.30 en 9.00 uur en tussen 16.00 en 18.30 uur.

3. Aanvullende punten

Het Comité wil de nadruk leggen op enkele punten die het belangrijk acht en die niet in de beleidsverklaring aan bod komen.

3.1. De elektriciteitsvoorziening

De energietransitie waartoe de regering heeft besloten en de bevoorradingszekerheid van elektriciteit na de kernuitstap in 2025 vormen reële uitdagingen op korte termijn. Temeer daar het gebruik van elektriciteit op verschillende vlakken toeneemt (elektrische auto's en fietsen, internet, ...). Om de continuïteit van het spoorwegverkeer op het hele net in geval van een elektriciteitsschaarste te waarborgen, verzoekt het Comité de federale regering om:

- ervoor te zorgen dat het afschakelplan niet wordt geactiveerd door preventieve maatregelen die onder meer gericht zijn op een aanzienlijke vermindering van het elektriciteitsverbruik van “niet-essentiële” sectoren, met name tijdens kritieke uren en op het hele grondgebied.
- binnen 1 à 2 jaar de lijst van de al dan niet afschakelbare HS-posten (hoogspanning) zodanig aan te passen dat alle elektrische installaties van Infrabel en van de NMBS op niet-afschakelbare HS-posten worden aangesloten, en daarmee de bevoorrading van het spoorwegnet en van de stations gewaarborgd is. Indien deze lijst niet dienovereenkomstig wordt aangepast en indien de schijven 1 tot en met 7 van het afschakelplan zoals aangekondigd worden geactiveerd, zal op het hele net gedurende 24 uur van de betrokken dag(en) geen enkele trein kunnen rijden.

3.2. De strijd tegen agressiviteit, overlast en fraude

De strijd tegen agressiviteit jegens het spoorwegpersoneel, de strijd tegen overlast in de stations en op treinen, en de strijd tegen fraude vallen hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de NMBS, althans in eerste instantie. De wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen stelt haar (en Infrabel) ook in staat om overtredingen vast te stellen en administratieve boetes op te leggen. In ernstige gevallen en bij recidive blijven echter gerechtelijke straffen en strafrechtelijke sancties van toepassing. Het veiligheidsgevoel in en rond spoorweginstallaties hangt niet alleen af van de aanwezige uitrusting (verlichting, camera's, enz.), maar ook van de samenwerkingen en de partnerschappen met de lokale autoriteiten.

Het Comité verzoekt de minister van Mobiliteit om de NMBS en Infrabel op deze vlakken te steunen en ervoor te zorgen dat zij over de nodige interne middelen (Securail) en externe bijstand (politie, parketten) beschikken om deze opdracht uit te voeren. Respect voor anderen, en in het bijzonder voor het personeel, en een correcte betaling van de vervoerbewijzen zijn van essentieel belang om de aangename sfeer in het openbaar vervoer te waarborgen.

3.3. De samenwerking met de hulpdiensten, de politie en de parketten bij persoonsaanrijdingen en andere incidenten

Een van de belangrijkste oorzaken van vertragingen en afschaffingen van treinen zijn maatschappelijke feiten die een alsmaar negatievere impact hebben op de stiptheid van de treinen en vaak leiden tot verkeersonderbrekingen die meerdere uren kunnen duren. Het gaat vooral om persoonsaanrijdingen, de aanwezigheid van spoorlopers, branden en gaslekken in de buurt van de sporen, enz. Het Comité begrijpt dat bij het beheer van dergelijke gebeurtenissen de veiligheid van de mensen het hoofddoel is van de maatregelen die door de hulpdiensten en de politie worden genomen. In veel gevallen is het Comité er echter van overtuigd dat een meer ad-hoc beheer van deze incidenten en ongevallen mogelijk is en dat, zonder de veiligheid van de mensen in gevaar te brengen, de vertragingen en afschaffingen van de treinen, en dus ook het daaruit voortvloeiende ongemak voor de reizigers kan worden beperkt. Bovendien heeft vandalisme, zoals kabeldiefstal, vaak desastreuze gevolgen voor de stiptheid en de betrouwbaarheid van de treindiensten. Ook de samenwerking met de politie en de parketten is van essentieel belang om deze plagen doeltreffend te bestrijden.

In een eerder advies (Advies 18/03: Stiptheid van de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst en beheersing van incidenten) heeft het Comité reeds aanbevolen dat Infrabel, de NMBS, de hulp- en politiediensten, alsook de parketten een protocol opstellen waarin de principes van hun samenwerking worden vastgelegd, en een periodieke debriefing organiseren over het beheer van de belangrijkste incidenten en ongevallen. Dit protocol en deze debriefing moeten het mogelijk maken de werkmethoden van de interveniënten op gans het net te uniformiseren, de genomen maatregelen (veiligheidsperimeter, volledig of gedeeltelijk stoppen van het verkeer, gedeeltelijke of volledige evacuatie van een station, enz.) aan te passen om de treindienst snel te normaliseren.

Het Comité wenst dat de minister van Mobiliteit contact opneemt met zijn ambtgenoten van Justitie en Binnenlandse Zaken om de hulpdiensten, de politiediensten en de parketten bewust te maken van de gevolgen van een verkeersonderbreking en het belang van de opstelling van bovengenoemd protocol. Verkeersonderbrekingen, zelfs van korte duur, hebben ook blijvende

gevolgen voor de stiptheid die naargelang van de betrokken lijnen en treinen tot enkele uren na het einde van het incident kunnen duren.

3.4. Er zal “onderzocht worden of er private expertise in de NMBS kan worden ingebracht”

Deze raadselachtige zin, die voorkomt in het regeerakkoord van 30 september 2020, is niet opgenomen in de “Beleidsverklaring” van de minister van Mobiliteit. Om welke expertise gaat het en met welk doel?

In dit verband benadrukt het Comité dat het binnenlandse reizigersvervoer van de NMBS tussen 1998 en 2019 met 89,2% is toegenomen wat het aantal reizigers betreft en met 86,1% wat het aantal reizigers-km betreft, wat aanzienlijk hogere percentages zijn dan die welke in nagenoeg alle Europese landen zijn opgetekend. Het Comité benadrukt bovendien de noodzaak om de expertise inzake spoorwegexploitatie binnen de NMBS en Infrabel in stand te houden en vooral te verbeteren. Deze expertise kan alleen intern worden verworven en ontwikkeld. Deze kan ook worden verbeterd door ervaringen en goede praktijken uit te wisselen met andere spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Bovendien moeten deze uitwisselingen ook betrekking hebben op andere gebieden, zoals reizigersinformatie in normale en verstoorde situaties, samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, met name op tariefvlak, en de organisatie van het vervoer van begeleide fietsen per trein.

4. Conclusies

Het Comité wil de nadruk leggen op de vele positieve punten in de beleidsverklaring, maar ook op belangrijke aspecten die moeten worden genuanceerd, verduidelijkt of opgenomen in het spoorwegbeleid en in de openbaredienstcontracten met de NMBS en Infrabel. Voorts herinnert het Comité eraan dat de beslissingen realistisch en financieerbaar moeten zijn in de huidige context en in die van de komende jaren en dat de trein voor iedereen toegankelijk moet zijn. Het Comité wil ook herinneren aan het gezegde: “Wie veel begeert, veel ontbeert”.
