

ADVIES 16/01

VERVOERSPLAN 2017 VAN DE NMBS

1. Algemeen kader en externe factoren

1.1. Maatschappelijke context

De mobiliteit is essentieel in de huidige organisatie van onze maatschappij. Maar de stijgende noden van de verplaatsingen van personen en goederen die eruit voortvloeien, veroorzaken ook negatieve effecten voor de rechtstreeks betrokken individuen en voor de volledige samenleving (zie bijlage, punt 1). Op dat gebied vertoont het spoor belangrijke comparatieve voordelen en biedt het alternatieven ten opzichte van het wegvervoer en de luchtvaart die, onder andere, een aanzienlijke uitstoot van broeikasgassen veroorzaken.

De COP 21 (Conferentie van de Partijen over het klimaat), die van 30 november tot 12 december 2015 in Parijs werd gehouden, heeft een universeel en bindend akkoord bereikt om doeltreffend te strijden tegen de klimaatverandering, in het bijzonder door de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Met de steun van de federale regering, moet de NMBS haar vervoersplan doen aansluiten op de grote maatschappelijke uitdagingen. Dankzij de ontwikkeling en het intensievere gebruik van het spoor zal zij ertoe bijdragen om de uitdagingen van vandaag en morgen aan te gaan en zal zij helpen om onze toekomst en die van de volgende generaties veilig te stellen.

1.2. Groeimogelijkheden

In de meeste Europese landen neem het treingebruik toe. In verschillende van deze landen is het gebruik ervan ook groter dan in België. In 2014 bijvoorbeeld was het gemiddelde aantal treinreizen per inwoner 52,3 voor de CFF (Zwitserse federale spoorwegen) (niet de enige spoorwegmaatschappij in Zwitserland!) en 27,8 voor de OeBB (Oostenrijk), tegen 21,0 voor de NMBS.

Het voorbeeld van de CFF moet worden benadrukt: van 2004 tot 2014 hebben zij het aantal treinkilometers met 32% verhoogd en, in dezelfde periode, is het aantal reizigerskilometers met 45% gestegen (bron: de CFF, feiten en cijfers 2014). Er moet worden opgemerkt dat na de toepassing van het vervoersplan 1998 van de NMBS (dit bracht een stijging met 8% van de treinkilometers met zich mee), het aantal reizigerskilometers in binnenlandse dienst van 1998 tot 2005 met 34% is gestegen, dit is duidelijk meer dan de treinkilometers.

1.3. Problematiek van de infrastructuurvergoeding

De infrastructuurvergoeding die in 2014 door de NMBS aan Infrabel werd betaald voor haar reizigerstreinen is zeer hoog: gemiddeld 7,9€/productieve treinkilometer. In 2014 inde ProRail (Nederland) voor de reizigerstreinen (NS en andere operatoren) daarentegen een gemiddelde infrastructuurvergoeding van 1,7€/treinkilometer, of ongeveer 5 keer minder (zie bijlage, punt 2).

Opdat de NMBS haar vervoersplan 2017 tegen een redelijke kostprijs kan ontwikkelen (en er achteraf verbeteringen kan aan aanbrengen), is het noodzakelijk om het bedrag van de infrastructuurvergoeding in verband met het binnenlands treinverkeer sterk te verlagen. Hiertoe is de steun van de federale regering noodzakelijk, aangezien artikel 46 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex bepaalt: “De Koning bepaalt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, ..., de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Hij kan eveneens, ..., de specifieke heffingsvoorschriften bepalen.”.

1.4. Sociale vrede

De sociale vrede is onontbeerlijk om het cliënteel te doen toenemen. Zij vereist de inzet van alle rechtstreeks betrokken partijen: personeel, directie, vakbonden en federale regering.

De financiële gezondheid en de werkgelegenheid van elke onderneming zijn nauw verbonden met de ontwikkeling van haar activiteiten, met de doeltreffendheid van haar productieprocessen, met de kwaliteit van haar prestaties en met de tevredenheid van haar cliënteel. Het voorbeeld van de CFF toont aan dat een hoog kwaliteits- en productiviteitsniveau in alle opzichten gunstig is en ervoor heeft gezorgd dat de werkgelegenheid in 10 jaar tijd met 15,4% (28.351 VTE in 2004 en 32.730 VTE in 2014) werd verhoogd.

1.5. Imago van de NMBS-groep

De afgelopen jaren liep het imago van de NMBS-groep ernstige schade op.

De Belgische spoorwegen opnieuw een positief imago bezorgen, is noodzakelijk om het vertrouwen van de klanten te (her)winnen en te zorgen voor het succes van het vervoersplan. **De NMBS en Infrabel moeten vastberaden een standpunt innemen in de grote maatschappelijke uitdagingen, en hun verwezenlijkingen en de voordelen van het spoor voor de gemeenschap beter doen uitkomen.**

In het kader van de opstelling van het vervoersplan 2017 en van zijn latere aanpassingen, moedigt het Comité de NMBS aan in haar beslissing om meer en vooraf overleg te plegen met de stakeholders en in het bijzonder met de verenigingen van de klanten van het spoor (waaronder het Raadgevend Comité van de Treinreizigers), de gewestelijke vervoersoperatoren en de lokale actoren (scholen en polen die zorgen voor verplaatsingen).

2. Beginselen voor de opmaak van het vervoersplan

Het vervoersplan 2017 van de NMBS en de latere aanpassingen ervan moeten beantwoorden aan de ambitie om de stijging met 70% van het aantal binnenlandse reizigers die vastgesteld werd tussen 1998 en 2014, voort te zetten, wat een kwantitatieve en kwalitatieve stijging van het aanbod inhoudt.

Het Comité beveelt de NMBS ook aan om het vervoersplan 2017 en de erop volgende vervoersplannen op te nemen in het kader van een langetermijnvisie van de mobiliteit, vertaald, voor het openbaar vervoer, in een langetermijnexploitatieconcept (2030-2040) dat is gebaseerd op de klokvaste netwerkdienstregeling en op stations die in intermodale aansluitings- en overstapknooppunten zijn georganiseerd (waar met name de aankomsten en vertrekken van de treinen, autobussen en trams gegroepeerd zijn in “afgestemde” tijdspannes). Over dit in Zwitserland toegepaste exploitatieconcept zal uitgebreid moeten worden overlegd, in het bijzonder met de regionale vervoersmaatschappijen, en het zal helpen om de investeringsnoden in het rollend materieel en in de infrastructuur te bepalen.

2.1. *Commerciële snelheid van de treinen*

De verbetering van de commerciële snelheid van de treinen moet een belangrijke doelstelling van het vervoersplan 2017 vormen. Zij is essentieel om nieuwe klanten voor het spoor te doen kiezen. De investeringen die de laatste 20 jaar in het rollend materieel en in de infrastructuur werden gedaan om de prestaties van het spoorwegsysteem te verbeteren, moeten worden gevaloriseerd.

De evolutie van de reistijden op verschillende lijnen en de verlenging van de stilstanden in de stations, onder andere, vóór de uitvoering van belangrijke investeringen in de infrastructuur en na de voltooiing ervan (bijvoorbeeld op de lijnen 36 Brussel-Leuven-Luik en 96 Brussel-Bergen, voor 1995 en na 2005), roepen ernstige vragen op. Op bepaalde IC-verbindingen zijn de eind-tot-eindreistijden ook toegenomen door de toevoeging van bijkomende tussenstops (op Brussel-Zuid - Doornik en in het weekend op Brussel-Noord - Antwerpen-Centraal, bijvoorbeeld). Het verdwijnen van de kwalificatie “interregionale IR-treinen” bij de toepassing van het vervoersplan 2014 heeft de leesbaarheid van het aanbod bemoeilijkt: verschillende treindiensten die momenteel de kwalificatie “IC(InterCity)-treinen” hebben, stoppen in (bijna) elk station.

Op die vlakken moet het vervoersplan 2017 juiste en overtuigende antwoorden verschaffen. Het Comité beveelt aan om:

- **De investeringen die werden gedaan in het rollend materieel en de infrastructuur om de commerciële snelheid van de treinen te verhogen, te valoriseren.**
- **De commerciële snelheid van bepaalde IC-treinen te verhogen door hun haltes in de 1 of 2 (of meer, in voorkomend geval) minst bezochte tussenliggende stations af te schaffen, wanneer de bediening daarvan**

minstens één keer per uur en in elke richting door andere treinen op (nagenoeg) dezelfde verbindingen wordt gewaarborgd.

- **De kwalificatie “IR” voor de intercitytreinen waarvan de tussenstops frequenter zijn, opnieuw in te voeren.**

2.2. Impact van de grote infrastructuurwerken

In het kader van de moderniseringswerken van lijn 161 die in 2006 zijn begonnen, is de trajectduur van de IC-treinen tussen Brussel-Luxemburg en Namen met tussenstops in Ottignies en Gembloux geleidelijk aan gestegen, van 38 minuten in 2001 tot 44 minuten in 2007 en tot 50/51 minuten vanaf december 2014, dat wil zeggen een toename van 12/13 minuten (waarvan +7 minuten tussen Brussel-Luxemburg en Ottignies en +5/6 minuten tussen Ottignies en Namen). De stiptheid van de treinen is in 2015 echter middelmatig gebleven.

Dergelijke situaties en de ongemakken die er voor de klanten uit voortvloeien, zouden slechts tijdelijk moeten zijn. De planning en de duur van de grote werken, hun impact op de reistijden en de stiptheid moeten een bijzondere aandacht krijgen en de geschikte maatregelen moeten voor het vervoersplan 2017 worden genomen.

Op dat gebied vraagt het Comité:

- **De verantwoording en het aantal “werkminuten” in de gehanteerde dienstregeling (januari 2016) van de IC-treinen die rijden op elk van de door grote infrastructuurinvesteringen betrokken lijnen.**
- **De voorziene data voor de voltooiing van de werken en de reistijden die vanaf die data van toepassing zullen zijn.**
- **De voorziene of mogelijke overgangsmaatregelen om te zorgen voor tijdswinst vanaf de toepassing van het vervoersplan 2017 en zonder de voltooiing van de werken af te wachten.**
- **De impact op de reistijden van de grote werken die na 2017 geplande worden.**

2.3. Stiptheid van de treinen

De meest stipte spoorwegen tonen ook de beste prestaties op het gebied van exploitatie- en arbeidsveiligheid alsook de beste resultaten in termen van gebruik en commerciële inkomsten.

De NMBS en Infrabel moeten hun samenwerking versterken en als doelstelling hebben om in 2017 een stiptheidsgraad (zonder neutralisatie!) van minstens 92,5% te bereiken. Deze werd door de NMBS in 2002-2004 bereikt en verschillende Europese spoorwegnetten, zelfs druk gebruikte, registreren momenteel stiptheidsgraden van 94 tot 95%. Een goede stiptheid is ook onontbeerlijk om de aansluitingen te waarborgen, voornamelijk naar bestemmingen waarvan de bedieningsfrequentie één trein per uur of minder is.

De stiptheid hangt af van talrijke factoren, en meer bepaald van een factor die rechtstreeks verbonden is aan het vervoersplan en aan de dienstregeling: de beurtregeling van het materieel en van de treinbestuurders en -begeleiders. De dienstregeling en bijgevolg de beurtregelingen

moeten zodanig worden opgesteld dat zij zorgen voor een optimaal hergebruik (niet te lang, niet te kort) op het einde van de rit en een nieuw vertrek op het voorziene uur in 98 tot 99% van de gevallen. De hergebruikstijden kunnen variëren van de ene verbinding tot de andere, afhankelijk van het materieeltype en het aantal rytuigen per trein, van de lengte van de trajecten en van de risico's op vertragingen tijdens de rit.

Het Comité vraagt:

- **Meer duidelijkheid in de communicatie over de stiptheid, om beter te worden geïnformeerd over de stiptheid van de treinen per station, per verbinding en per lijn, over het aantal door vertraging getroffen reizigers en om de databanken (trein per trein en dag per dag, voor de overeen te komen periodes) te kunnen raadplegen.**
- **Voor de verbindingen en de lijnen waarop de stiptheid herhaaldelijk de minst goede is, om de reeds genomen en voorziene maatregelen te melden, in het bijzonder in het kader van de toepassing van het vervoersplan 2017.**

2.4. Amplitude en frequentie van de bedieningen

Bij de inwerkingtreding van het vervoersplan 2014 heeft de NMBS het aantal IC-treinen en de bediening van Brussels Airport verhoogd. Maar zij heeft ook haar aanbod op bepaalde lijnen verminderd en op talrijke verbindingen de eerste treinen 's ochtends en laatste treinen 's avonds geschrapt, waardoor zij het deel van de dag waarop er bedieningen zijn, verkleint.

Om doeltreffend tegemoet te komen aan de verplaatsingsnoden en aan de vragen van de klanten, zal het vervoersplan 2017 normen moeten naleven in termen van amplitude en frequentie van de treindiensten. Om het goede voorbeeld te geven, bieden veel spoorwegondernemingen (CFF, DB, NS, ...) een treindienst met in hun grote stations talrijke vertrekken tussen 22 en 24/01 uur en talrijke aankomsten vóór 6 uur.

Hierbij moet men beducht zijn voor bepaalde verkeerde redeneringen: bijvoorbeeld, de laatste (of de eerste) trein van de dag schrappen omdat hij "laag" bezet is. Het gevolg is dat de betrokken reizigers (en ook reizigers die de voorlaatste trein gebruiken en die bij tegenslag niet meer over een alternatieve oplossing beschikken) ook zullen afzien van de trein voor hun verplaatsingen in de tegenovergestelde richting en waarschijnlijk ook voor andere verplaatsingen. Het reizigersverlies zal dan ook bijna altijd een veelvoud zijn van het aantal reizigers van de laatste of de eerste afgeschafte trein van de dag. Hetzelfde type redenering bestaat ook voor de haltes die weinig gebruikt worden, waarvan de schrapping (gewoonlijk) een grotere vermindering van het aantal reizigers met zich meebrengt aangezien deze als bestemming hoofdzakelijk een groot station hebben en de terugreis niet meer mogelijk is. Voornamelijk om die reden heeft het IC/IR-plan 1984 van de NMBS, dat onder andere de schrapping van een groot aantal stations en haltes als gevolg had, niet de aangekondigde stijging van het aantal reizigers met zich meegebracht. Op die vlakken is voorzichtigheid geboden!

Gedurende de tijdspannes van 9 tot 16 uur en van 18 tot 21 uur (alook in het weekend) is de vraag naar vervoer voor de andere dan de woon-werkverplaatsingen, aanzienlijk gestegen en nog niet voldoende geëxploiteerd door de NMBS.

Wanneer de omgeving gunstig is, is een van de beste manieren om de algemene productiviteit van de spoorwegen te verbeteren, de productie (en dus het aantal treinkilometers) te verhogen wanneer er nog middelen beschikbaar zijn en hierdoor de doeltreffendheid van de ingezette productiefactoren te verhogen. Hoofdzakelijk door van maandag tot vrijdag en gedurende heel de dag een gedeelte van de middelen aan personeel en rollend materieel die worden ingezet voor de P-treinen, te gebruiken om het aanbod tussen 9 en 16 uur en tussen 18 en 21 uur te versterken.

Het Comité bepleit voor het vervoersplan 2017:

- **Op het gebied van amplitude, minstens één aankomst vóór 6u en minstens één vertrek na 22 uur in de grote steden voor elke treindienst die deze bedient (in principe de provinciehoofdplaatsen en ook Brussel, Charleroi en Kortrijk).**
- **Op het gebied van minimale frequentie, minstens één trein per uur en per richting op elke verbinding; op werkdagen minstens 2 treinen per uur tussen 6 en 9 uur en tussen 15 en 19 uur.**
- **Op de hoofdassen die de grote steden bedienen, minstens 2 S- of L-treinen per uur en per richting van maandag tot vrijdag, tussen 9 en 16 uur en tussen 18 en 21 uur om beter tegemoet te komen aan de noden van de andere dan de woon-werkverplaatsingen.**
- **Een onderscheid tussen het aanbod van zaterdag en dat van zondag, aangezien de verplaatsingsschema's en -motieven niet dezelfde zijn.**
- **Voor de verbindingen waarvan de bedieningsfrequentie in het weekend momenteel één trein om de twee uur is, de overgang naar een bediening van 1 trein per uur gedurende een gedeelte van de dag (van zaterdag en/of zondag), bijvoorbeeld tussen 10 en 18 uur of tussen 12 en 20 uur.**

Deze normen zullen in het beheerscontract moet worden opgenomen en verduidelijkt. Uitzonderingen zijn altijd mogelijk, maar zij moeten geval per geval behoorlijk worden verantwoord.

Bovendien wenst het Comité dat de NMBS de invoering onderzoekt van een bediening op zaterdag, zon- en feestdagen van de lijnen en haltes die momenteel tijdens het weekend niet worden bediend, in het bijzonder rond de grote steden.

2.5. Klokvaste dienstregelingen

De klokvaste dienstregeling met symmetrieas 00/30 biedt voordelen (met name voor de klanten en voor de organisatie van de aansluitingen) en moet de algemene regel vormen. De strikte en systematische toepassing ervan van de eerste tot de laatste trein van de dag en op alle verbindingen, kan ook ongewenste effecten veroorzaken. Zij maakt vaak de optimalisering van de middelen (personeel en materieel) tussen de treinen van de basisdienst (IC, (IR), L et S) en de spitsuurtreinen (P) moeilijker en minder doeltreffend en in bepaalde gevallen zelfs onmogelijk. Wanneer bovendien op eenzelfde verbinding verschillende samenstellingen en materieeltypes gelijktijdig aanwezig zijn (bijvoorbeeld Brussel - Luxemburg: getrokken treinstellen met een variabele lengte en motorrijtuigen), worden de reistijden bepaald op basis

van de minst snelle trein(en), met het gevolg dat de reisduur met de meeste treinen onnodig en soms aanzienlijk wordt verlengd.

De “decadancering” van de eerste of van de laatste trein(en) vormt ook een middel om de amplitude van bepaalde bedieningen te verhogen, zonder (aanzienlijke) toename van de kosten.

In het kader van de opstelling van het vervoersplan 2017, beveelt het Comité aan om aandacht te hebben voor deze overwegingen en niet te aarzelen om bepaalde treinen te “decadanceren”, zelfs alle treinen van bepaalde verbindingen op bepaalde tijdspannes, om de efficiëntie van de ingezette middelen te verbeteren en om de commerciële snelheid van de meeste treinen op eenzelfde verbinding te verhogen.

2.6. Incidentenbeheer en hulpmaatregelen

In het kader van de uitvoering van het vervoersplan worden de NMBS en Infrabel geconfronteerd met diverse incidenten van verscheidene omvang afhankelijk van het uur en de plaats waar ze zich voordoen: trein in nood, bovenleidingbreuk, personenongeval, ...

Om de gevolgen van belangrijke incidenten te beperken, moet het “Railway Operations Center” beschikken over procedures en hulpmaatregelen toepassen zoals:

- Uitvoering van een HPS-plan (HulpPlan – Plan de Secours) in geval van uitzonderlijke weersomstandigheden, beperkingen van het elektriciteitsverbruik, ...;
- Vervangtrein in geval van grote vertraging of afschaffing van een veel gebruikte trein (door de CFF regelmatig gebruikte maatregel).
- Bepaling van de voorrangstreinen en gebruik van alternatieve reismogelijkheden in geval van onderbreking van het verkeer, capaciteitsbeperking (enkelspoordienst bijvoorbeeld).
- Mobilisatie van depannage middelen voor de treinen in nood.
- Afschaffing van het laatste gedeelte van een rit in geval van grote vertraging om de stiptheid van het volgende traject te herstellen.
- Aansluitingen verzekeren in geval van grote vertragingen, voornamelijk voor de laatste treinen van de dag en voor de bestemmingen die slechts een keer per uur (of minder) worden bediend.
- Vervoer van de reizigers in geval van afschaffing van de laatste regelmatige trein(en) van de dag.
- Vervoer van de reizigers met bestemming Brussels Airport en overleg met de luchthavenautoriteiten in geval van grote vertragingen of van een onverwachte onderbreking van het spoorwegverkeer.

Het Comité wenst de voor het beheer van de incidenten ingezette procedures en de voorziene hulpmaatregelen te kennen, deze maken immers volledig deel uit van de uitvoering van het vervoersplan.

2.7. De klanten in real time informeren in geval van incidenten

In geval van incidenten is de momenteel door de NMBS aan de klanten verleende informatie op haar website en op de schermen in de stations vaak kort, onvolledig of niet relevant.

Het Comité vraagt dat de NMBS, in geval van een incident dat aanleiding geeft tot aanzienlijke verstoringen, de reizigers beter informeert (in de treinen en de stations, op haar internetsite) en haar informatie regelmatig bijwerkt:

- **Exacte lokalisatie, vermoedelijke duur en aard van het incident, betrokken treinen en geschatte vertragingen.**
- **In verband met de treindiensten genomen maatregelen: enkelspoordienst, vervangtreinen, omgeleide of (gedeeltelijk) afgeschafte treinen, ingezette autobussen (van station X naar station Y), ...**
- **Aan de klanten voorgestelde alternatieven: gebruik van andere treindiensten, ...**
- **Einde van het incident en resterende verstoringen.**

1. Maatschappelijke context

De mobiliteit is essentieel in de huidige organisatie van onze maatschappij. Maar de stijgende noden van de verplaatsingen van personen en goederen die eruit voortvloeien, veroorzaken ook negatieve effecten en kosten voor de rechtstreeks betrokken individuen en voor heel de gemeenschap: gebruik van openbare ruimten, congestie van de grote assen en van de steden, tijdverlies, vervuiling en impact op de gezondheid, ongevallen, toenemende klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen, ...

Een van deze negatieve effecten die steeds meer de aandacht trekt en die de hele wereld treft, betreft de klimaatverandering. Deze wordt grotendeels veroorzaakt door de menselijke activiteiten en meer bepaald door de uitstoot van broeikasgassen: voornamelijk koolstofdioxide (CO₂), stikstofmonoxide (N₂O), methaan (CH₄) en gefluoreerde gassen. Al jarenlang worden maatregelen genomen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hieromtrent vermeldt de “De Belgische federale site voor een betrouwbare informatie over klimaatverandering” (KLIMAAT.BE) dat de uitstoot van de voornaamste broeikasgassen in België in alle sectoren samen tussen 1990 en 2013 met 18,9% is afgenomen. Enkel in de vervoersector (over de weg, per spoor en over waterwegen) is de uitstoot van broeikasgassen gestegen: +18,7% tijdens die periode. Zijn aandeel in de totale uitstoot van broeikasgassen is gestegen van 14,2% in 1990 naar 20,7% in 2013. Deze toename van de uitstoot is enkel te wijten aan het wegvervoer (reizigers en goederen) dat verantwoordelijk is voor 97,6% van de uitstoot van broeikasgassen in de sector.

Het volgende dient te worden opgemerkt:

- hoewel de elektriciteitsproductie tussen 1900 en 2013 met 35% is gestegen, is in die periode de uitstoot van broeikasgassen met 32% gedaald wegens de technologische verbeteringen, het toenemende gebruik van zonne- en windenergie, het opgeven van vaste brandstoffen, gecombineerde productie elektriciteit/stoom, ... In de door KLIMAAT.BE verstrekte gegevens wordt deze uitstoot van broeikasgassen niet ten laste gelegd van de sectoren die elektriciteit gebruiken maar van de sector die energie produceert;
- de uitstoot van broeikasgassen van de lucht- en zeevaartsectoren worden niet in aanmerking genomen in de door KLIMAAT.BE verstrekte gegevens over de uitstoot van broeikasgassen en waarvan hierboven sprake is. Deze gegevens betreffen enkel de nationale uitstoot.

