

RGCT ADVIES 24/04

Uitstel fase 2 van het Vervoersplan 2023-2026 NMBS

Goedgekeurd door de plenaire vergadering van 2 oktober 2024

1. Context

Op basis van artikel 3 paragraaf 2 van het K.B van 10 april 2014 kan het Raadgevend Comité van de treinreizigers (RGCT) op eigen initiatief een advies uitbrengen. Het Comité wenst van deze mogelijkheid gebruik te maken naar aanleiding van wat het slechts na de beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS van 6 september 2024 heeft vernomen, nl. uitstel voor onbepaalde tijd van het pakket van voorziene verbeteringen van het treinaanbod in het kader van tweede fase van het vervoersplan 2023-2026. Dit uitstel gaat in tegen het stappenplan van het Vervoersplan NMBS 2023-2026 goedgekeurd door de Ministerraad van 14 juli 2023 en de onderliggende de beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS zelf en van het advies van RGCT 22/02 omtrent het openbardienstcontract en van meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van de NMBS. Het pakket lag dan ook in lijn met de groeiambities van het openbardienstcontract NMBS 2023-2026.

2. Advies van het Comité omtrent de beslissing van de Raad van Bestuur van de NMBS over het voorstel tot uitstel van uitbreiding van het treinaanbod voorzien als tweede fase in het Vervoersplan

2.1 Betrek het RGCT tijdig bij wijzigingen aan het treinaanbod

Het Comité is ten eerste over verwonderd over het feit dat het niet werd geïnformeerd – laat staan om advies gevraagd over dit agendapunt vóór de Raad van Bestuur. Het gaat immers om een beslissing die een wezenlijke invloed heeft op de huidige en toekomstige treinreizigers. De eerder geplande uitbreiding voldoet aan de vaak geformuleerde wens om het tegemoet te komen aan tot nu toe niet ingeloste vervoerbehoefden.

Naar aanleiding van de klacht van het Comité bij de NMBS werd op 11 september 2024, d.w.z. na de beslissing van de Raad van Bestuur, een informatievergadering met het RGCT georganiseerd door de directie van de NMBS

Hoe dan ook verwacht het Comité van de NMBS een toelichting waarom het niet geraadpleegd is geweest vóór de beslissing genomen werd. Het Comité verwacht bovendien dat de NMBS in de toekomst advies zal vragen alvorens belangrijke wijzigingen in het treinaanbod voor de reizigers door te voeren en hoopt op een bevestigend antwoord vanwege de NMBS directie op deze vraag.

Conform artikel 47/1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven *‘wordt het RGCT verplicht geraadpleegd over de ontwerpen van meerjareninvesteringsplannen (MIP) en over de vervoersplannen die de reizigers aanbelangen. NMBS maakt de werkdocumenten voor deze aspecten over aan het RGCT.’* Vermits het hier gaat om de implementatie van het lopende Vervoersplan 2023-2026 is deze vraag en verwachting van het RGCT in lijn met de geest van de wet van 21 maart 1991 en het protocol afgesloten tussen de NMBS en het RGCT. Uit de informatievergadering die de NMBS op 11 september jl. voor het RGCT organiseerde blijkt dat een raadpleging van het RGCT omtrent de volgende fase van het Vervoersplan (2026-2029) is voorzien in het najaar 2025. Het RGCT verwacht daarbij een grondige evaluatie van de (gedeeltelijke niet-) uitvoering van het lopende plan en het toelichten van de maatregelen die genomen werden om een gelijkaardige mislukking van het nakomen van de voorziene verbeteringen van het aanbod in het nieuwe plan te vermijden.

2.2 Belang van de onverwijlde uitvoering van het Vervoersplan

Het Comité onderstreept het belang van de onverwijlde en volledige uitvoering van het Vervoersplan 2023-2026. Het aankondigen van dit uitstel van fase 2 en het verschuiven van verbeteringen van het aanbod naar de volgende fase (2026-2029), waarvan de lijst nog moet opgemaakt worden brengt de geloofwaardigheid van het nakomen van het Vervoersplan door de NMBS in het gedrang. Tijdens de informatievergadering die de NMBS-directie voor het RGCT organiseerde op 11 september jl. blijkt dat de oorspronkelijk voorziene toename van het reizigersaanbod in 2025–verschoven wordt tot na 2027. Het Reizigerscomité betreurt dat op het moment dat er voldoende budgetten waren deze uitbreidingen niet worden gerealiseerd. Gezien de regeringsonderhandelingen nog lopende zijn en die gebeuren in een geest van besparingen van overheidsuitgaven is het gevaar niet denkbeeldig dat uitstel afstel wordt wegens gebrek aan middelen.

Het Comité stelt vast dat de NMBS wel vasthoudt aan de bepalingen van het beheerscontract als het aankomt op de indexering van de tarieven (zie gevraagde advies 24/03) maar niet aan het nakomen van de engagementen inzake het verbeteren van het aanbod.

Omwille van de geloofwaardigheid van het nakomen van de engagementen van de NMBS voorzien in het Vervoersplan dringt het Comité aan op de onverwijlde uitvoering van fase 2 van de voorziene uitbreiding van het aanbod voor de reizigers en het terugschreeven van de beslissing van de Raad van Bestuur van 6 september jl..

Het RGCT dringt aan om de voorziene projecten zo snel mogelijk te programmeren. Een uitstel tot 2027 of later brengt de groeiambitie van 30% meer reizigers tegen 2032 in gevaar, hoewel de NMBS dit anders voorstelt.

Het RGCT dringt er bij de onderhandelaars voor een nieuwe Federale Regering op aan om de nodige middelen te voorzien om de groei van het aantal reizigers voorzien in het openbaredienstcontract van de NMBS, mogelijk te maken. De komende jaren dienen de budgettaire middelen om de voorziene uitbreidingen van het treinaanbod zoals ze voorzien waren in het Vervoersplan NMBS 2023-2026 gegarandeerd te blijven.

2.3 Belang van de uitvoering van elk van de voorziene uitbreidingen van het aanbod

Het Comité benadrukt dat elk van de voorziene uitbreidingen van het treinaanbod in de tweede fase van het Vervoerplan noodzakelijk is om lacunes weg te werken in het actuele treinaanbod – mede in goede afstemming met het aanbod van de regionale vervoersmaatschappijen.

Elk van de voorziene projecten voor uitbreiding van het aanbod (opsomming zie bijlage) is noodzakelijk om te voldoen aan de vervoerbehoefden van de reizigers die nu reeds van de trein gebruiken maken of deel uitmaken van de 30% groeiambitie van het aantal reizigers waartoe de NMBS zich engageerde. Deze projecten helpen om de bereikbaarheid van de grote steden te verzekeren. Bovendien neemt het belang van sociale en recreatieve verplaatsingen toe. Het vergroten van de amplitude van het aanbod (laatavondtreinen, weekendtreinen) is daarbij essentieel. Schraping van eender welk project uit het plan is op basis van de informatie waarover het Comité beschikt, onverantwoord.

Uiteraard is RGCT wel tevreden dat op korte termijn enkele verbeteringen in het aanbod zullen gerealiseerd worden, zoals het herstel van een aantal diensten die de NMBS voorziet in december 2024 en juni 2025, vooral omdat een aantal spoorwerken beëindigd zullen zijn tegen dan en Infrabel een aantal rijpaden voorziet om treinen die afgeschaft waren of die voorzien waren voor 2023 in het Vervoersplan NMBS in dienst te brengen.

3. Problemen onderliggend aan het uitstel

In de pers werd herhaaldelijk verwezen naar het gebrek aan treinpersoneel nodig om de voorziene uitbreidingen te kunnen realiseren. Tijdens de toelichting door de NMBS-directie voor het RGCT op 11 september jl. werd dit probleem aangehaald en werd er gerefereerd naar de schaarste op de arbeidsmarkt. De NMBS is er inderdaad niet in geslaagd voldoende treinbestuurders aan te werven. Toch werd vermeld dat dit probleem zich minder erg stelt dan een tijd geleden en dat voor treinbegeleiders de inhaaloperatie nagenoeg geslaagd is. In het algemeen – dus niet enkel voor de treinbestuurders- stelt zich bovendien een probleem van toenemend absentieïsme dat op het niveau van de Covidperiode is gebeven. Het RGCT beschikt over onvoldoende informatie om te oordelen over de impact van het personeelstekort op het uitstel van het Vervoersplan. De toelichting van de NMBS op 11 september aan het RGCT heeft gegeven bracht hierover geen verduidelijking. Wat ook aandacht kreeg in de pers en toegelicht werd zijn de laattijdige leveringen van nieuwe treinstellen. Ook hierover werd aan de RGCT geen specifieke informatie bezorgd (aan welk treinmateriaal er een tekort is en hoelang nog voor de implementatie van de nu geschrapte uitbreidingen van de treindiensten).

In haar toelichting voor het RGCT wees de NMBS-directie vooral op het probleem van de spoorcapaciteit, dat samenhangt met: Toename rijpaden voor vracht_ en internationaal passagiersvervoer

- Strengere veiligheidseisen die Infrabel stelt: tussentijd 4 in plaats van 3 minuten tussen twee opeenvolgende treinen
- Afbouw secundaire sporen door Infrabel tijdens de voorbije decennia zodat er maar een beperkt aantal uitwijkmogelijkheden blijven bestaan voor de afwikkeling van snellere en tragere diensten op eenzelfde lijn

Ook omtrent de specifieke capaciteitsknelpunten in relatie tot de verschillende extra treindiensten voorzien in de tweede fase van het Vervoersplan beschikt het RGCT niet over specifieke informatie. Het RGCT stelt vast dat de NMBS in haar Vervoersplan weliswaar

voorbehoud had gemaakt voor de geplande en breed gecommuniceerde realisatie van deze fase op basis van bovengenoemde factoren: tijdige aanwerving van extra personeel, tijdige levering door Alstom van het nieuwe rollend materieel en investeringen in de infrastructuur en de bij Infrabel te bekomen nodige spoorcapaciteit.

Het RGCT stelt vast dat de risicofactoren voor de uitbreiding van de treindiensten voorzien in de tweede fase van het Vervoersplan 2023-2026 zowel bij de directie als bij de Raad van Bestuur van NMBS goed gekend waren maar dat die risico's onvoldoende aangepakt werden.

De uitbreiding is vooral gericht op late uren en tijdens het weekend dus het zou ons sterk lijken dat er op vlak van materieel en spoorcapaciteit een probleem zou zijn. Het RGCT dringt aan op bijkomende toelichting door de NMBS van de genoemde risicofactoren in direct verband met de in fase 2 van het lopende Vervoersplan voorziene projecten. Voor de spoorcapaciteit vraagt het RGCT tevens een toelichting en duiding door Infrabel.

Het RGCT beveelt aan dat voor de komende fase van het Vervoersplan de risicofactoren scherper in beeld worden gebracht en dat de NMBS-directie een performanter plan opmaakt om een adequaat antwoord te geven op die risico's. Daarbij is het heronderhandelen van de rijpaden met Infrabel een in het oog springende kritische succesfactor. Momenteel worden op een aantal locaties onvoldoende rijpaden voorzien voor de binnenlandse treindienst..

Het RGCT vraagt daarom aan Infrabel om hiervoor zowel kortetermijnoplossingen te voorzien, als structurele oplossingen op de langere termijn. Aan de formateur en de regeringsonderhandelaars vraagt het RGCT om naast aandacht en budgetten voor uitbreiding van het goederennet – onder andere naar de zeehavens – ook de nodige budgetten te voorzien voor noodzakelijke uitbreidingen door Infrabel van de spoorcapaciteit voor binnenlands passagiersvervoer.

4. Conclusie

Het Comité betreurt dat de NMBS geen enkele informatie over dit uitstel van verbetering van het treinaanbod voor de reizigers bezorgd heeft. Nochtans wenst het Comité constructief samen te werken met de NMBS. Het Comité apprecieert dat alsnog nà de beslissing van de Raad van Bestuur informatie aan het RGCT werd verstrekt, zodat dit advies beter onderbouwd kon worden. In deze context is het enige doel van het RGCT met dit advies haar standpunt namens de reizigers (en dus van de NMBS-klanten) aan de NMBS over te brengen om de maatschappij te helpen weloverwogen beslissingen te nemen en alsnog het treinaanbod voor reizigers uit te breiden zoals voorzien in het openbaardienstcontract

Het Comité verzet zich tegen het uitstel van de tweede fase van het Vervoerplan voor de verbetering van het treinaanbod.

Het Comité verzoekt de NMBS om dit advies in zijn geheel aan haar bestuurders te bezorgen, vóór de volgende vergadering van de Raad van Bestuur, en biedt aan om dit advies mondeling toe te lichten aan de leden van de Raad van Bestuur van de NMBS.

Het Comité zal dit advies overmaken aan de leden van de Commissie Mobiliteit van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en aan de minister bevoegd voor de NMBS en aan de formateur en de politieke partijen betrokken bij de lopende regeringsonderhandeling op het federale niveau.

Het Comité zal het advies ook op zijn website publiceren en het kenbaar maken aan de pers.

Bijlage

1. Uitstel van de uitbreiding van het aanbod voorzien in de tweede fase van het Vervoersplan 2023 -2026

Op de Raad van Bestuur van 6 september werd op voorstel van de directie van NMBS beslist om volgende uitbreidingen uit te stellen die in de tweede fase van het Vervoersplan 2023-2026 – dus in 2025 – zouden ingevoerd worden:

Verhoging frequentie IC-trein Charleroi-Brussel tijdens het weekend (van 1 naar 2 keer per uur)
Verhoging frequentie IC-trein Luik-Leuven-Brussel tijdens het weekend (van 1 naar 2 keer per uur)
De IC-trein Antwerpen-Hasselt tijdens het weekend niet meer via Aarschot
Verhoging frequentie S3-trein Brussel-Dendermonde tijdens het weekend (van 1 naar 2 keer per uur)
S4 Aalst-Brussel Luxemburg in het weekend
Uitbreiding laatavondtreinen op zaterdagavond in Brussel (15 treinen)
S33 Antwerpen-Herentals-Mol ook tijdens het weekend
Uitbreiding laatavondtreinen in Antwerpen op zaterdagavond (7 treinen)
Verhoging frequentie S51-trein Eeklo-Gent-Oudenaarde-Ronse (van elke 2 uur naar elk uur)
Verhoging frequentie S62 Charleroi-La Louvière-Charleroi (van elke 2 uur naar elk uur)
Verhoging frequentie S63 Erquelines-Charleroi (van elke 2 uur naar elk uur)
Verhoging frequentie L37 Hasselt-Mol (van elke 2 uur naar elk uur)
Uitbreiding aanbod laatavondtreinen op vrijdag (16 treinen op voorstadsnet Brussel en 9 treinen op voorstadsnet Antwerpen)
Verhoging frequentie op S6-lijn Edingen-Denderleeuw vanaf juni 2025
Halfuurdienst op de lijn Aalst-Brussel-Louvain-la-Neuve en op de lijn Halle-Vilvoorde vanaf juni 2025
Herstel afgeschafte P-treinen heen en terug tussen Charleroi-Nijvel-Brussel-Schaarbeek en Dendermonde-Jette-Brussel
S19-trein Brussels Airport-Charleroi verlenging tot Châtelet

2. Aanpassingen aan het treinaanbod voorzien in december 2024

Aanpassingen aan het treinaanbod die in december 2024 wel voorzien zijn:

<p>Van en naar Gent-Sint-Pieters kunnen ondanks de werken uitgevoerd door NMBS (station) en Infrabel (spoor en ETCS) enkele extra P-treinen naar Brugge en Kortrijk en de S53 (Lokeren-Oudenaarde), waarvoor de rijpaden door Infrabel in 2023 niet toegekend werden, opnieuw operationeel worden.</p>
<p>Een aantal afgeschafte treinen worden opnieuw in dienst genomen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tweede trein per uur S33 tijdens spitsuren tussen Antwerpen en Herentals • 1 P-trein Gent-Deinze-Kortrijk tijdens de ochtendspits • 3 P-treinen Geraardsbergen-Ninove-Denderleeuw in de ochtendspits • 1 H/T IC Kortrijk-Zottegem-Brussel-Schaarbeek per dag
<p>In dienst brengen van project Vervoersplan 2020-2023 (voorheen uitgesteld): S32 tweemaal per uur op zaterdag tussen Puurs-Antwerpen en Essen</p>
<p>Aanpassing structuur aanbod week en weekend (ontwikkeling aanbod in Nederland)</p>
<p>Robuustheidsmaatregelen te Dendermonde en Bergen</p> <ul style="list-style-type: none"> o Dendermonde: <ul style="list-style-type: none"> • Relatie IC26 Kortrijk -Doornik – Brussel – Dendermonde- Lokeren – Sint-Niklaas wordt beperkt tot Dendermonde • Relatie S34 Sint Niklaas – Antwerpen Centraal wordt verlengd tot Dendermonde o Bergen <ul style="list-style-type: none"> • L04 Quévy – Bergen – Doornik – Moeskroen wordt Bergen – Doornik – Moeskroen • L26 Bergen – La Louvière-Zuid wordt Quévy – Bergen – La Louvière-Zuid • L29 Bergen – Ath – Geraardsbergen stopt niet meer in Ghlin en Erbisœul en wordt technisch verbonden in Bergen aan de L04 • L31 Jurbeke - 's Gravenbrakel wordt Bergen - Jurbeke - 's Gravenbrakel met haltes in in Ghlin en Erbisœul
<p>In dienststelling van niet PSO-verbindingen (niet onderworpen aan de openbare dienstverplichting)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eurocity 'Direct' Brussel – Amsterdam • OuiGo Brussel – Parijs

3. Aanpassingen die in juni 2025 worden voorzien

Aanpassingen die in juni 2025 worden voorzien (op basis van de informatie verstrekt aan de NMBS door Infrabel omtrent het beëindigen van een aantal werken op het spoornet):

Einde van de werken aan de brug van Carsoel
<ul style="list-style-type: none">o S5 Edingen – Schuman – Mechelen rijdt opnieuw 2x per uur in plaats van 1x (tijdens de schoolweken)o S7 rijdt opnieuw tussen Halle en Vilvoorde in plaats van Mechelen – Brussel-Schuman (weekdienst)o S9 rijdt opnieuw tussen Nijvel, Schuman en Landen in plaats van Brussel-Luxemburg – Landen (weekdienst)
Nieuwe fase werf Denderleeuw
<ul style="list-style-type: none">o S8 2x per uur tussen Zottegem – Louvain-la-Neuve via Brussel (weekdienst)
Op 4 sporen brengen van de Lijn 161 tussen Brussel en Bakenbos
<ul style="list-style-type: none">o S81 de hele dag tussen Schaarbeek – Brussel-Schuman – Ottignies – Louvain-la-Neuve bij het gedeeltelijk op 4 sporen brengen van de lijn 161 (tijdens de schoolweken)

4. Invoering “IC-snel” en gevolgen voor de binnenlandse dienst

De invoering van de “IC-snel” tussen Brussel en Amsterdam heeft nogal wat gevolgen voor het binnenlands verkeer. Zo verdwijnt de vierde IC tussen Brussel en Antwerpen en zijn er tal van veranderingen voor reizigers op andere delen van het net, bijvoorbeeld in Blankenberge, Borgworm/Waremme en Genk. Ook over deze veranderingen was er geen transparantie.