



## ADVIES 14/01

### VERVOERSPLAN 2014-2017

Het RCG betreurt dat het laat op de hoogte werd gebracht van het nieuwe vervoersplan. Het was liever betrokken geweest bij de ontwerpfasen van het plan, dan bij de informatiefase, zodat rekening kon worden gehouden met het standpunt van alle leden van het Comité. Het RCG vraagt dat de nieuwe gedetailleerde dienstregelingen per lijn zo vlug mogelijk aan al zijn leden wordt voorgesteld.

Het RCG wenst eerst de **positieve punten van dit plan** toe te juichen:

- een 4de snelle verbinding per uur tussen Brussel en Gent
- een derde rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Namen
- een klokvaste verbinding tussen Brussel en Hasselt zonder via Leuven te rijden
- betere overstapmogelijkheden op bepaalde punten.

#### **Het RCG kan echter niet instemmen met de volgende punten:**

##### *Treincategorieën*

Het huidige systeem is gebaseerd op 3 treincategorieën: IC, IR, en L.

Het RCG verwerpt het idee om de snelheid van de IC-treinen te verminderen, behoudens in uitzonderlijke gevallen, door haltes die door de lagere categorie bediend worden, toe te voegen, wat de dienstverlening voor een groot aantal klanten aantast.

Het systeem met 2 treincategorieën vereenvoudigt misschien de exploitatie, maar benadeelt fors de klanten van de grote agglomeraties, zoals Antwerpen, Namen, Charleroi en Bergen. Het RCG vraagt het behoud van de 3 treincategorieën: IC, IR en L.

##### *Verbindingen met de luchthaven*

Een van de prioriteiten van het vervoersplan 2014-2017 is de bediening van de luchthaven.

Het RCG begrijpt dat de NMBS verplicht is om de luchthaven beter te bedienen, ten gevolge van haar verplichtingen in het kader van de Diabolo-PPS. Maar dit is geen prioritaire verwachting van de klanten.

Het aantal treinen/km dat door deze bijkomende bediening gegenereerd wordt, gaat ten koste van de bediening van andere lijnen.

Het RCG vraagt dat de (door de begroting) opgelegde nulgroei van het aantal treinen/km wordt geëerbiedigd, zonder rekening te houden met de bijkomende bedieningen van de luchthaven.

##### *Frequenties*



Het RCG meent dat een klokvaste verbinding minimaal nodig is om het spoorwegaanbod aantrekkelijk te houden.

Het plan 2014-2017 brengt geen enkele verbetering aan; integendeel: 4 klokvaste lijnen gaan nu slechts om de 2 uur bediend worden. Tussen Antwerpen en Noorderkempen is ook nog geen klokvaste relatie in zicht.

Het systeem van klokvaste relaties wordt toegepast in alle buurlanden, behalve in Frankrijk waar het wel tegen 2017 gepland is.

De ervaring heeft ons geleerd dat het opgeven van klokvaste relaties de voorbode is van het afbreken van de spoorwegdienst.

### Amplitudes

Het Comité betreurt in 't algemeen dat het nieuwe vervoersaanbod talrijke treinen op vroege en late uren afschaft, en geen verbetering 's avonds vanuit Brussel en de grote steden biedt.

### Reistijden

Het vervoersplan steunt op een verlenging van de reistijden om de stiptheid te verbeteren. Deze strategie wordt al jarenlang toegepast zonder verbetering van de stiptheid.

Al worden de reistijden maar met 3% t.o.v. 2013 verlengd, toch loopt deze verlenging zeer hoog op indien men met voorgaande jaren vergelijkt.

Als voorbeeld vergelijken we de reistijd om van Brussel naar Luxemburg te sporen, met haltes in Ottignies en Gembloux:

- 1938: 48 min (stoomtractie)
- 1970: 37 min.
- 2014: 51 min.

In 2014 zal de gemiddelde commerciële snelheid 65 km/u bedragen.

Indien de belangrijke werkzaamheden tussen Brussel en Ottignies een bepaald aantal bijkomende minuten verantwoorden, toch zijn 14 bijkomende minuten t.o.v. de vastgestelde reistijden tijdens de periode 1960-2000, niet aanvaardbaar.

Een vergelijking met de verbindingen tussen Brussel en andere grote steden (met uitsluiting van Luik en Hasselt) zou tot dezelfde conclusies leiden.

### Grensoverschrijdende verbindingen

Het RCG wenst:



- een trein 2x per uur tussen Luik en Maastricht (dit is ook de wens van onze collega's van de treinreizigersvereniging ROVER uit Hollands Limburg);
- het herstel van de verbinding tussen Erquelinnes en Jeumont: haar afschaffing leidt tot geen enkele besparing. Het motorrijtuig alsmede de bestuurder en de begeleider zijn immers daar gestationeerd. De enige bijkomende kost is het energieverbruik van een tweeledig motorrijtuig op 1500 m, wat verwaarloosbaar is. Door deze afschaffing heeft Charleroi geen verbinding meer met Frankrijk (behalve dan een Thalys per dag!);
- een snelle verbinding Brussel - Namen - Libramont - Luxemburg om de 2 uur. Het is onaanvaardbaar dat men evenveel tijd nodig heeft om naar het Groothertogdom als naar Lyon te reizen.

### Groeidoelstellingen

De NMBS moet de komende jaren een groter aantal reizigers opvangen. In het nieuwe vervoersplan houdt men rekening met een reizigerstoename, die jaarlijks op 2 % geraamd wordt. Gelet op de voorziene groei kan de mobiliteit in België enkel verergeren terwijl ze nu al dramatisch is. Het RCG meent dat de groeidoelstelling onvoldoende is om de steeds kritiek wordende mobiliteitsproblemen op te lossen.

### Vervoersplan 2017-2020

Het RCG wenst te worden geraadpleegd **bij het begin** van de opmaak van het plan, zodat het Comité kan bijdragen tot de definitie van de strategie en van de verschillende opties.

Het RCG wenst een werkelijk ambitieus plan 2017-2020 op het vlak van het aanbod voor de reizigers. Dit plan zou ook de volgende oriëntaties moeten opnemen: een trein om het halfuur op de grote lijnen en een trein om het uur op de andere lijnen, het principe van overstapknooppunten, een verbetering van de amplitude en een duidelijke vermindering van de reistijden. Het doel is 300 miljoen reizigers vervoeren, zoals het in Zwitserland gebeurt.

### Conclusies

Al bevat het plan positieve punten, zoals bijkomende relaties naar Gent en Namen, een verbetering van de verbinding Brussel-Hasselt, toch zijn er veel minpunten, zoals:

- langere reistijden met de illusie dat de stiptheid verbeterd zal worden. De commerciële snelheid tussen Brussel en Antwerpen, Namen en Charleroi zal minder dan 70 km/u bedragen
- de afschaffing van rechtstreekse verbindingen, met als gevolg de verplichting om over te stappen
- de afschaffing van klokvaste treinen op een bepaald aantal lijnen.

**De balans is dus globaal negatief voor de reizigers.**