

ADVIES 19/02

Memorandum van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers

Advies op 25 juni 2019 door de plenaire vergadering van het Comité goedgekeurd.

INLEIDING:

De verbetering van de mobiliteit en van de luchtkwaliteit, alsook de aanpak van de klimaatverandering vormen grote maatschappelijke doelstellingen. Binnen deze domeinen biedt het spoorvervoer belangrijke voordelen ten opzichte van het wegvervoer en de luchtvaart. De groei en de toename van het marktaandeel van het spoorvervoer zijn derhalve noodzakelijk om bij te dragen tot de aanpak van de grote uitdagingen van morgen. De ontwikkeling van de spoorwegen moet als ruggengraat van het openbaar vervoer ook passen in een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, waarbij de trein wordt gecombineerd met de andere vervoersmodi om zo een alomvattende oplossing voor verplaatsingen te bieden, inclusief de eerste en de laatste kilometers.

In dit memorandum, dat na de verkiezingen van 26 mei 2019 voor de toekomstige federale regering is bestemd, formuleert het Raadgevend Comité van de Treinreizigers zijn belangrijkste aanbevelingen betreffende het nationale reizigersvervoer per spoor.

BELANGRIJKSTE UITDAGINGEN:

- De aantrekkelijkheid en de doeltreffendheid van het vervoersaanbod verbeteren:
 - o Het aanbod (frequentie en amplitude) verhogen
 - o Een aanzienlijk grotere stiptheid bereiken
 - o Het treinverkeer organiseren volgens het principe van de aansluitingsknopen
 - o De gestage verbetering van de toegankelijkheid (PBM) van de stations, perrons en treinen
 - o De veiligheid van de reizigers, van de exploitatie van het net en van de elektriciteitsvoorziening ervan garanderen

- Invoeren van een goede governance op het vlak van spoorwegbeleid om de ontwikkeling van een performante openbare dienstverlening te verzekeren:
 - o Een langetermijnvisie ontwikkelen voor de evolutie van het aanbod en van de infrastructuur om een ambitieus niveau van de openbare dienstverlening te garanderen
 - o De rol van de FOD Mobiliteit en Vervoer (directie Spoorvervoer) versterken door hem een echt statuut van Organiserende Vervoersinstantie toe te kennen
 - o Voor een periode van 10 jaar beheerscontracten met de NMBS en Infrabel sluiten
 - o België zo snel mogelijk voorbereiden op de openstelling van de markt voor het binnenlandse personenvervoer per trein

- Een langdurige financiering van de diensten voor het openbaar vervoer waarborgen:
 - o Een kader voor een meer stimulerende en geïntegreerde tarifiering uitwerken
 - o De goedgekeurde financiële verbintenissen nakomen
 - o Andere financieringsbronnen aanboren

DE TE ACTIVEREN MIDDELEN DIE IN HANDEN ZIJN VAN DE OVERHEID:

- Vervoersplan NMBS 2020-2023
- Vervoersplan NMBS 2023-2026
- Beheerscontract NMBS
- Beheerscontract Infrabel
- Meerjareninvesteringsplan NMBS
- Meerjareninvesteringsplan Infrabel
- Samenwerkingsakkoord Staat-Gewesten

AANBEVELINGEN:

Verschillende van de door het Comité in dit memorandum geformuleerde aanbevelingen staan ook in de door het Comité uitgebrachte adviezen en zijn beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer (Spoorvervoer > Comité Gebruikers > Adviezen).

**1. DE AANTREKKELIJKHEID EN DE DOELTREFFENDHEID VAN HET VERVOERSAANBOD
VERBETEREN**

1.1. Het aanbod (frequentie en amplitude) verhogen

Het Comité wenst een ontwikkeling van het basisspooraanbod om tegen 2025 op de meerderheid van de IC-, S- en L-verbindingen een amplitude van 17 tot 19 uur te bereiken en een frequentie van twee tot vier treinen per uur en per richting, al naargelang de omvang van het (potentiële) cliënteel. Op bepaalde verbindingen mag het basisaanbod onder andere in het weekend minder uitgebreid zijn, en dit met behoud van een amplitude van ten minste 16 uur en een frequentie van ten minste één trein per uur en per richting, dat op werkdagen met bijkomende treinen tussen 6 en 9 uur en tussen 15 en 18 uur wordt aangevuld. In een advies uit 2019 heeft het Comité uitvoerig beschreven wat het verstaat onder basisaanbod: Advies 19/01 "Evaluatie van de vervoersplannen 2014 en 2017 van de NMBS. Aanbevelingen voor het plan 2020-2023".

Het Comité beveelt de Staat aan om de verwachte evolutie van het aanbod aan de hand van duidelijke streefdoelen in het beheerscontract van de NMBS en in het beheerscontract van Infrabel vast te leggen (evolutie van het net om de groei van het aanbod mogelijk te maken). Het nodigt de bevoegde autoriteiten uit om ambitieuze opeenvolgende vervoersplannen te vragen en om voor de financiering ervan te zorgen.

1.2. Een aanzienlijk grotere stiptheid bereiken

Het Comité wenst dat het stiptheidsniveau van de spoorwegdiensten snel en duurzaam wordt verbeterd. Het dringt erop aan dat vanaf 2020 een stiptheid (voor neutralisatie) van 92,5 % wordt bereikt. Een grotere stiptheid werd in het verleden al bereikt.

De stiptheid van de reizigerstreinen vormt de basis voor de veiligheid en voor de kwaliteit van de dienstverlening aan het cliënteel. De spoornetten waarop de treinen het stiptst zijn (bijvoorbeeld de Zwitserse en Japanse spoorwegen) zijn ook de veiligste spoornetten.

De goede stiptheid van de spoorwegdiensten is afhankelijk van talrijke factoren. In 2018 heeft het Comité een uitvoerig advies over deze problematiek uitgebracht: Advies 18/03 "Stiptheid van de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst en beheersing van incidenten". Het Comité wenst enkele fundamentele elementen te benadrukken die de stiptheid structureel en duurzaam kunnen verbeteren.

- 1) **De staat en de configuratie van het spoorweginet** zijn bepalende factoren voor de robuustheid van de vervoersplannen en dus voor de betrouwbaarheid en de stiptheid van de treindiensten. De betrouwbaarheid van de spooruitrusting, seininrichting, stroomvoorziening en telecommunicatie, de configuratie van de stations (stationroosters, aantal perron- en uitwijksporen), de plaats, het aantal en de lengte van de uitwijksporen, de afstand tussen de seinen in volle baan, de afstand tussen de wissels om het tegenspoor te nemen en om het normaalspoor te hernemen, de omleidingsreiwegen, ... zijn allemaal parameters die een anticipatie op de behoeften vereisen en een nauwe samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en alle spoorwegondernemingen (reizigers en vracht) vergen.

Het Comité beveelt de Staat aan om erop toe te zien dat Infrabel en de spoorwegondernemingen (reizigers en vracht) in overleg duidelijke normen betreffende de configuratie van het net vaststellen en dat deze normen in de investeringsplannen van Infrabel worden toegepast. Het herinnert aan de noodzaak om Infrabel voldoende financiële middelen te verschaffen om het volledige bestaande spoorweginet volgens deze vastgestelde normen te vernieuwen en te moderniseren, en om zo aan de verwachtingen van de spoorwegondernemingen en hun klanten te kunnen voldoen.

- 2) **Rijdend personeel en rollend materieel.** De voorbereiding van de eerste vertrekken, de aflossing van het rijdend personeel in de loop van de dag, de lijnkennis van de treinbestuurders, de keertijden van de treinen in de eindstations, de betrouwbaarheid en de toegankelijkheid van het materieel en de compatibiliteit hiervan met de voorziene reistijden zijn allemaal elementen die bijdragen tot een goede stiptheid van de dienst.

Het Comité vraagt de Staat om de NMBS te ondersteunen in haar lopende modernisering (vereenvoudiging van de procedures, preventief onderhoud van het materieel, permanente vorming van het personeel, dagelijkse leiding, ...), en ervoor te zorgen dat ze beschikt over voldoende rijdend personeel (tijds aanwerving, reservepool, ...).

Het Comité beveelt de Staat aan om erop toe te zien dat de NMBS gestandaardiseerd en betrouwbaar rollend materieel aanschaft, aangepast aan de te leveren diensten, dat aan de normen betreffende de toegankelijkheid voor PBM beantwoordt, en om de NMBS de nodige financiering voor de aanschaf van dit materieel toe te kennen.

- 3) **De organisatie van onderhouds- en moderniseringswerken van de infrastructuur, het ontwerp van de dienstregelingen, het risicobeheer, de aanpak van door derden veroorzaakte incidenten en het realtime beheer van het verkeer** zijn andere essentiële factoren om het stiptheidsniveau snel te verbeteren.

Het Comité beveelt de Staat aan om de nodige maatregelen te nemen om de intensiteit en de kwaliteit van de samenwerkingen tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen (reizigers en vracht) aanzienlijk te verbeteren. Voor de incidenten of ongevallen waarvoor de tussenkomst van de ordediensten nodig is (in het bijzonder persoonsaanrijdingen, die een belangrijke oorzaak van vertragingen en afschaffingen van treinen vormen), beveelt het Comité aan dat de hulpdiensten, de politie en het parket in overleg met Infrabel en de NMBS samenwerkingsprincipes en maatregelen overeenkomen, die al naargelang de omstandigheden worden toegepast, met het oog op een snelle hervatting van het treinverkeer.

1.3. Het treinverkeer organiseren volgens het principe van de aansluitingsknopen

Het Comité benadrukt het belang van de ontwikkeling van een gezamenlijke visie op het aanbod op middellange en lange termijn. Het zijn de huidige en de toekomstige vervoersplannen die de configuratie van het net en de behoeften op het gebied van investeringen (infrastructuur en rollend materieel) moeten bepalen en niet omgekeerd.

Het principe van de aansluitingsknopen, ook wel het model van geïntegreerde dienstregeling genoemd, bestaat erin de dienstregelingen van de verschillende treindiensten - en meer in het algemeen van het collectief vervoer - zodanig uit te werken dat er in de stations zoveel mogelijk aansluitingsmogelijkheden worden gecreëerd. Het doel is een symmetrische en geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling op te stellen en de knooppuntstations te bepalen waar de verschillende treindiensten elkaar op een georganiseerde manier kruisen, zodat de gebruiker volop van het uitgebreide aanbod kan genieten. Het Comité heeft het model van de aansluitingsknopen en de relevantie van de toepassing ervan in België toegelicht in zijn advies 17/02 "Naar een exploitatieschema voor het openbaar vervoer gebaseerd op de aansluitingsknopen". De knooppuntstations dienen echte multimodale hubs te worden waar verschillende mobiliteitsdiensten voor de eerste en laatste kilometers ook aanwezig zijn (deelfiets, carpooldienst, lokale taxi's, ...).

Het Comité beveelt de Staat aan om met de andere deelstaten samen te werken om het model van de geïntegreerde dienstregeling als referentiekader voor de ontwikkeling van het aanbod van openbaar vervoer in België in te voeren en om het in de beheerscontracten van de overheidsbedrijven op te nemen. Bij de uitwerking van de meerjareninvesteringsplannen is het noodzakelijk om het belang en de relevantie van de spoorweginvesteringen af te wegen in functie van hun bijdrage tot de invoering van een dergelijk model. Zo ook moet er via de opeenvolgende vervoersplannen een steeds verdergaande toepassing van het model worden opgelegd (migratiestrategie).

Het Comité beveelt de Staat ook aan om te zorgen voor een gunstig klimaat voor de ontwikkeling van partnerschappen om de burgers een globale oplossing te bieden voor hun verplaatsingen van deur tot deur.

1.4. De verbetering van de toegankelijkheid (PBM) van de stations, perrons en treinen voortzetten

Het Comité wenst dat de universele toegankelijkheid een vanzelfsprekende en gegarandeerde werkelijkheid wordt.

Universele toegankelijkheid houdt met name in dat een persoon met beperkte mobiliteit (PBM) geen fysieke obstakels zoals trappen, stoepranden, een te grote (horizontale of verticale) opening tussen het perron en de trein, of een bodem die te onregelmatig is mag tegenkomen, die hem zouden verplichten begeleiding te vragen. Dit is momenteel nog vaak het geval.

Met een toegang zonder niveaoverschil kunnen het op- en afstappen gemakkelijker verlopen dan met smalle en verhoogde deuren. De gemiddelde leeftijd van de bevolking neemt toe en daarmee ook het aantal personen die zich moeilijk kunnen verplaatsen. Tenslotte draagt een toegang zonder niveaoverschil ook bij tot een grotere veiligheid (verminderd risico op valpartijen bij het op- en afstappen) en aan een grotere stiptheid. Elke verbetering is gunstig voor alle reizigers.

Een SMART-uitvoeringsplan van de bevoegde autoriteiten en een duidelijk actieplan van de NMBS en Infrabel zijn noodzakelijk om op lange termijn de toegankelijkheid te verbeteren. Het Comité heeft de uitdagingen van een betere toegankelijkheid uitvoerig beschreven en zijn concrete aanbevelingen toegelicht in zijn advies 18/02 "Toegankelijkheid van stations en treinen". Zolang deze zelfstandige toegankelijkheid niet overal is gewaarborgd, blijven de assistentiediensten uiteraard noodzakelijk, ze moeten zelfs worden versterkt.

Het Comité beveelt de Staat aan om in de beheerscontracten van beide ondernemingen het streven naar universele toegankelijkheid en de toegang zonder niveaoverschil op te nemen, samen met de verplichting een uitvoeringsplan op te stellen. De NMBS en Infrabel moeten erop toezien dat in ieder bestek betreffende de aanschaf van rollend materieel en betreffende de modernisering van de stations een gemakkelijke toegankelijkheid van de perrons en de treinen wordt gegarandeerd en gecontroleerd, met inbegrip van de toegang zonder niveaoverschil tussen beiden.

De informatie zou tevens voor alle reizigers beschikbaar moeten zijn. Alle voor de passagiers bestemde informatie moet duidelijk visueel en auditief worden aangekondigd, in het bijzonder in geval van veranderingen en onvoorziene situaties.

Het Comité beveelt de Staat aan om specifieke en voldoende financiële middelen voor de verwezenlijking van deze doelstellingen te voorzien. De kosten voor de universele toegankelijkheid mogen niet ten laste komen van de operationele budgetten en de andere investeringskredieten die nodig zijn voor de goede werking van het spoorwegsysteem.

1.5. De veiligheid van de reizigers, van de exploitatie van het net en van de elektriciteitsvoorziening ervan garanderen

Het Comité wenst dat de veiligheid van de spoorwegdiensten in haar geheel wordt aangepakt. Naast de investeringen in het ETCS-systeem, is het belangrijk om een voortdurende vernieuwing van de infrastructuur te garanderen om voor een hoog veiligheidsniveau van het net te zorgen, zonder om veiligheidsredenen te vervallen in een buitensporige vereenvoudiging van het net (bv. afschaffing van alle overwegen of de vermindering van het aantal mogelijkheden om op tegenspoor te rijden). Veiligheid wordt ook versterkt door de opleiding van het personeel en de sensibilisering van iedereen. Bovendien wenst het Comité dat de elektriciteitsvoorziening van het spoor gegarandeerd blijft, enerzijds door de ontwikkeling van duurzame productiebronnen rechtstreeks verbonden met het spoor, anderzijds door de aanpassing van de afschakelplannen bij een mogelijk elektriciteitstekort.

Het Comité beveelt de Staat aan om de gedeeltelijke autonomie van het spoorwegnet op het vlak van elektriciteit (wind- en zonne-energie op het spoorwegdomein) te bevorderen en om de lijst van de al dan niet afschakelbare hoogspanningsposten zodanig aan te passen dat de elektrische installaties van Infrabel en van de NMBS op niet-afschakelbare hoogspanningsposten worden aangesloten, en dit om de bevoorrading ervan te garanderen en te zorgen voor de continuïteit van het treinverkeer op het hele net bij een (mogelijk) elektriciteitstekort.

2. EEN GOEDE GOVERNANCE OP HET VLAK VAN SPOORWEGBELEID ONTWIKKELEN OM VOOR DE ONTWIKKELING VAN EEN PERFORMANTE OPENBARE DIENSTVERLENING TE ZORGEN

2.1. Een langetermijnvisie ontwikkelen voor de evolutie van het aanbod en van de infrastructuur om een ambitieus niveau van de openbare dienstverlening te bereiken

Het Comité herinnert aan de noodzaak om een gezamenlijke visie op het aanbod van openbaar vervoer in overleg tussen de federale overheid en de gewesten uit te werken. Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) is een overlegplatform dat moet worden versterkt. Bovendien zijn mobiliteit en ruimtelijke ordening nauw met elkaar verbonden en moeten ze beleidsmatig in samenhang worden bekeken. Het aanbod van openbaar vervoer moet kwalitatief en kwantitatief aanzienlijk worden uitgebouwd om aan de huidige maatschappelijke uitdagingen tegemoet te komen. Het Comité benadrukt de noodzaak om een doeltreffende governance tot stand te brengen teneinde een nauwe samenwerking tussen de verschillende organiserende openbare vervoersautoriteiten in België te bevorderen, alsook met en tussen de verschillende operatoren van collectief vervoer (regionale en lokale gesprekspartners).

Het Comité beveelt de Staat aan om een samenwerkingsakkoord voor te bereiden en goed te keuren om met alle deelstaten een overeenstemming te bereiken over een gemeenschappelijke, ambitieuze en gezamenlijke visie op de ontwikkeling van het openbaar vervoer in België. Deze langetermijnvisie, die gebaseerd is op ontwerpen van vervoersplannen en van dienstregelingen waarin de verschillende netten worden geïntegreerd, moet de prioriteiten op het vlak van investeringen bepalen en regelmatig worden bijgewerkt.

2.2. De rol van de FOD Mobiliteit en Vervoer (directie Spoorvervoer) versterken door hem een echt statuut van Organiserende Vervoersinstantie toe te kennen

Het Comité wenst dat de bepaling van het aanbod van openbaar vervoer en van de evolutie ervan, alsook de coördinatiebeginselen tussen de NMBS en de gewestelijke ondernemingen weer meer in handen van de overheden komen. De FOD Mobiliteit en Vervoer moet de deskundigheid en de nodige competenties hebben om met de gewestelijke overheden samen te werken aan het vastleggen van de gemeenschappelijke principes van het aanbod van openbaar vervoer om een ambitieus niveau van de openbare dienstverlening te garanderen. Het betreft de strategische en tactische richtlijnen van het aanbod (zoals het gewenste aanbodniveau en de vaststelling van de essentiële multimodale knooppunten) te bepalen, zonder de verantwoordelijkheid van de vervoersondernemingen wat betreft de operationele aspecten weg te nemen. Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om de markt van de binnenlandse spoorwegdiensten te organiseren, contracten van openbare dienstverlening te gunnen en om toe te zien op de verwezenlijking en de beoordeling van deze laatste. Bovendien moet de FOD Mobiliteit en Vervoer ook toezien op de samenhang van spoorweginvesteringsplannen en op de afstemming ervan op de evolutie van het geplande aanbod.

Het Comité beveelt de Staat aan om de FOD Mobiliteit en Vervoer de rol van Organiserende Vervoersinstantie toe te kennen, naar het voorbeeld wat op gewestelijk niveau gebeurt. Het vraagt de Staat om voldoende menselijke en financiële middelen toe te kennen om hem in staat te stellen de competenties te ontwikkelen om deze rol correct op te nemen.

2.3. Beheerscontracten met de NMBS en Infrabel sluiten en dit voor de komende 10 jaar

Het Comité is van mening dat België vandaag niet klaar is om de markt van de binnenlandse reizigersdiensten voor andere operatoren open te stellen. Eerst moet de overheid haar eigen visie op het aanbod van openbaar vervoer en de diensten die ze wenst te financieren en aan de burgers aan te bieden, nader omschrijven. Het Comité vreest vooral dat als de markt nu al wordt opengesteld, dit tot een achteruitgang van het aanbod op het spoor zal leiden vanwege een gebrekkige coördinatie van de aan verschillende operatoren toegekende diensten.

Bovendien waardeert het Comité de verbeteringen die de NMBS onlangs aan haar vervoersaanbod heeft aangebracht en wenst dat zij op dit pad doorgaat. Ook stelt het vast dat de respons van het cliënteel positief is aangezien de toename van het aantal binnenlandse reizigers 3,7 % bedroeg in 2017 en 3,6 % in 2018. Die evolutie zet zich begin 2019 voort.

Het Comité beveelt de Staat bijgevolg aan om de hele markt van de binnenlandse reizigersdiensten per spoor via een contract van openbare dienstverlening voor een periode van 10 jaar rechtstreeks aan de NMBS toe te kennen, zoals de Europese wetgeving momenteel tot 2023 toelaat. Het Comité beveelt aan om in dat contract van openbare dienstverlening het verwachte spoorwegaanbod en de ambitieuze doelstellingen precies te omschrijven en een gepaste financiering te voorzien, om de NMBS te steunen bij een verbetering van haar prestaties en om haar voor te bereiden op de openstelling van de markt die, behoudens beleidswijziging op Europees niveau, vroeg of laat onvermijdelijk zal zijn. Dit contract van openbare dienstverlening moet permanent geëvalueerd worden door middel van precies omschreven indicatoren.

Het Comité beveelt de Staat aan om een beheerscontract met Infrabel te sluiten voor een periode van 10 jaar, dat in overeenstemming met het geplande aanbod op korte, middellange en lange termijn, duidelijke richtlijnen voor de evolutie van het net verschaft. Er moeten normen betreffende bepaalde kenmerken van het net worden vastgesteld om een betrouwbaar net te garanderen dat voldoende exploitatiesoepelheid biedt voor een ambitieuze ontwikkeling van het spooraanbod (groei van het aanbodniveau en verbetering van de stiptheid van de treinen). Dit beheerscontract moet permanent geëvalueerd worden door middel van precies omschreven indicatoren.

In zijn advies 16/02 heeft het Comité zijn belangrijkste aanbevelingen betreffende de inhoud van de volgende beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel geformuleerd.

2.4. België zo snel mogelijk voorbereiden op de openstelling van de markt voor het binnenlandse vervoer

Het Comité wenst dat de openstelling van de markt, die vanaf 2023 door de EU wordt opgelegd, een opportuniteit kan worden om de binnenlandse spoorwegdiensten in België kwantitatief en kwalitatief te verbeteren. Hierop moeten de FOD Mobiliteit en Vervoer en de NMBS nu al worden voorbereid. Het Comité verzoekt de Staat om de NMBS te steunen bij de verbeteringen van haar diensten voor het cliënteel en van haar prestaties, zodat ze zich concurrerend kan positioneren in een geliberaliseerde markt. België heeft er geen enkel belang bij om de NMBS, waarvan de Staat aandeelhouder is, te zien afglijden naar een geliberaliseerde markt waarop zij nog niet voldoende voorbereid is. Wat de FOD Mobiliteit en Vervoer betreft, is het noodzakelijk dat competente personen worden opgeleid met betrekking tot de toepassing van de Europese wetgeving en de procedures en omstandigheden waarin de markt wordt geopend (termijn van bekendmaking en van publicatie, opmaak bestek, bepaling van de mogelijke loten, beoordeling van de offertes, enz.). Bovendien is het van essentieel belang om de samenwerkingsprocedures en de overlegplatformen te voorzien die nodig zullen zijn voor de coördinatie van de prestaties die in de toekomst door verschillende operatoren zouden kunnen worden uitgevoerd, dit om de reizigers een algeheel vervoersaanbod dat zowel op het vlak van dienstregelingen als van tarieven geïntegreerd is, te kunnen blijven aanbieden. In de context van een geliberaliseerde markt moet er eveneens worden gezorgd voor informatie aan de reizigers inclusief over die geïntegreerde tarifiering.

Het Comité beveelt de Staat aan om het Rekenhof te gelasten om regelmatige evaluaties uit te voeren ten aanzien van zowel de NMBS als de FOD Mobiliteit en Vervoer om de vooruitgang wat betreft de voorbereiding van deze organen op de openstelling van de binnenlandse spoorwegdiensten te meten. Het betreft de beoordeling van het bereiken van de aan de NMBS gestelde doelstellingen in het kader van haar contract van openbare dienstverlening en haar prestaties op basis van (ten minste om de 3 jaar) vastgestelde indicatoren en de bestaande Europese benchmarks. Wat de federale overheid betreft, moet deze beoordeling gebaseerd zijn op de opdracht die specifiek aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (directie Spoorvervoer) wordt toevertrouwd, die enerzijds zijn rol als Organiserende Vervoersinstantie en anderzijds de ontwikkeling van de deskundigheid en de voorbereiding van de procedures voor de uitvoering van aanbestedingen op een geliberaliseerde spoorwegmarkt zou moeten bevatten.

3. EEN LANGDURIGE FINANCIERING VAN DE DIENSTEN VOOR HET OPENBAAR VERVOER WAARBORGEN

3.1. Een kader voor een meer stimulerende en geïntegreerde tarifiering vaststellen

Het Comité vindt dat de tariefopbrengsten van fundamenteel belang zijn voor de kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkeling van de spoorwegdiensten. Het is ook van mening dat het tariefaanbod beter kan worden aangepast aan de verschillende verplaatsingsmotieven en -gewoonten: hiertoe heeft de NMBS er belang bij om bv. aantrekkelijkere formules te ontwikkelen voor reizigers die zich in “kleine” groepen (2 tot 5 personen) verplaatsen en voor diegenen die zich tijdens de week buiten de klassieke spitsuren (voornamelijk na 19/20 uur) verplaatsen. Het herinnert ook aan het belang om de reizigers gepersonaliseerd advies te blijven geven om hen te helpen de meest geschikte vervoersbewijzen te kiezen (toegankelijke loketten, applicatie en “intelligente” verkoopautomaten).

Het Comité beveelt de Staat aan om de opbrengsten uit het reizigersvervoer als een belangrijke financieringsbron voor het aanbod van openbaar vervoer te beschouwen. Het nodigt hem uit om de gratis- en kortingsformules voor bepaalde doelgroepen te handhaven met specifieke financiële compensaties, en om de derdebetalersregelingen te bevorderen. Het Comité beveelt aan om in het samenwerkingsakkoord, dat met de deelstaten zal worden gesloten over een gezamenlijke visie op het openbaar vervoer die de integratie van de netten bevordert, een onderdeel te wijden aan de implementatie van een veralgemeende tariefintegratie voor het hele land (multimodale tarifiering).

3.2. De goedgekeurde financiële verbintenissen nakomen

Het Comité benadrukt de noodzaak om de door de overheid goedgekeurde financiële verbintenissen na te komen. De langetermijnvisie op het spoorwegaanbod moet met de begrotingsvooruitzichten op lange termijn worden verbonden. De lange looptijd typisch voor spoorweginvesteringen impliceert een zichtbaarheid en een financiële stabiliteit, maar ook mogelijkheden om de aanvankelijk voorziene budgetten aan te passen aan de reële kost van de werken in uitvoering. De groei van het aanbod aan spoorwegdiensten vereist betrouwbare begrotingsvooruitzichten. Dit vormt de basis voor een betere governance van het spoorwegbeleid.

Het Comité beveelt de Staat aan om de best mogelijke omstandigheden voor de verbetering van de stabiliteit van de financiering van het openbaar vervoer per spoor (financieringswet spoorvervoer, investeringsfondsen spoorvervoer, enz.) te onderzoeken. Het herinnert eraan dat de kosten van niet-handelen op het vlak van mobiliteit zullen toenemen, gelet op de negatieve impact van het huidige model (klimaatverandering, verkeersopstopping, volksgezondheid) .

3.3. Andere financieringsbronnen ontwikkelen

Het Comité acht het wenselijk om te zoeken naar andere financieringsbronnen, ter aanvulling van de tariefopbrengsten en de overheidsfinanciering, om de implementatie van een ambitieus spoorwegbeleid duurzaam te garanderen. Het Comité haalt de volgende voorbeelden aan: Zwitserland waar de opbrengst uit de vrachtwagenheffing en het equivalent van onze accijnzen op brandstoffen grotendeels rechtstreeks aan het spoorwegbeleid wordt besteed en Frankrijk met zijn vervoersbelasting voor bedrijven.

Raadgevend Comité van de Treinreizigers

Bovendien is het Comité van mening dat de Staat zelf of via zijn overheidsbedrijven ervoor zou moeten zorgen dat de waardevermeerdering van het grondbezit, volgend op eigen investeringen in en rond de stations, wordt benut zonder de ontwikkelingsmogelijkheden van de capaciteit van het spoorvervoer in het gedrang te brengen.

Het Comité beveelt de Staat aan om van de verwachte hervorming van het belastingstelsel voor bedrijfswagens gebruik te maken om een gedeelte van de financiële middelen die eruit zullen voortkomen voor het openbaar vervoer te bestemmen. Daarnaast beveelt het hem aan om het passende kader te creëren zodat de waardevermeerdering van het grondbezit bij nieuwe door de overheid of de overheidsbedrijven gefinancierde voorzieningen door deze laatste kan worden benut.
