

Federaal spoorbeleid:

Weinig visie en ambitie maar wel groei en investeringen

Van een overheid zou je verwachten dat ze eerst een langetermijnvisie ontwikkelt, die vervolgens vertaalt in een aantal concrete stappen en investeringsplannen en die ten slotte in een contract giet met de infrastructuurbeheerder en spoorwegbedrijven. Zo doen de Zwitsers dat, maar in België werkt dat toch net iets anders. Een van de eerste beleidsdaden van minister Galant was de aankondiging van zware besparingen bij de overheidsbedrijven Infrabel en de NMBS. Beheerscontracten en investeringsplannen die verder reiken dan 2020 waren er toen niet en zijn er vijf jaar later nog steeds niet.

Zware besparingen

Van bij haar aantreden ging minister Galant met de grove borstel door de NMBS: in de periode 2014-2019 moesten de spoorbedrijven niet minder dan 2,1 miljard euro besparen, bovenop de besparingen die de regering Di Rupo daarvoor reeds had opgelegd. Aangezien er geen plan was en de politiek zelf ook niet wilde zeggen waarop de spoorweggroep moest besparen, leidde dit tot een stevig rondje armworstelen tussen de NMBS en Infrabel om daarna tot de conclusie te komen dat ze elk de helft van de inspanning zouden leveren.

Al snel werd duidelijk dat de tijd van de grote stationsprojecten voorbij was. Lopende projecten, zoals Gent en Mechelen, worden afgewerkt maar flink afgeslankt. De plannen voor nieuwe stations in Hasselt en Kortrijk werden geschrapt. In Kortrijk wordt wel een nieuwe ondergrondse parking gebouwd. Hasselt krijgt eindelijk hoge perrons met liften. De focus ligt tegenwoordig op functionaliteit: perrons van 76 cm voor een betere toegankelijkheid, fietsstallingen en een aantal broodnodige renovaties, zoals in Vilvoorde.

Aanslepende projecten

Een snelle en gecoördineerde uitvoering van projecten blijft een groot probleem: Gent ligt al twee jaar stil omdat de tweede helft van de perrons niet aanbesteed geraakt, in Vilvoorde duurt het 5 jaar om drie perrons en twee onderdoorgangen aan te pakken en in Tienen liggen de perrons er al jaren half verhoogd en afgewerkt bij. Mede door de besparingen waren ook de projecten voor de afwerking van de voorstadslijnen Brussel – Ottignies – Louvain-La-Neuve en Brussel – Nijvel stilgevallen.

Nadat minister Galant in 2016 ontslag moest nemen vanwege een dispuut over de beveiliging van onze luchthavens, bracht de veel discretere François Bellot sereniteit in het spoordebat. Om de afwer-



Door de besparingsdruk verwijderde Infrabel tal van wissels.
Foto Stefan Stynen

king van het voorstadsnet rond Brussel terug op de rails te krijgen – in 2031 (!) zou alles moeten klaar zijn – kwam hij met een extra investeringsenveloppe van 1 miljard voor projecten van groot strategisch belang op de proppen. Aan Vlaamse zijde worden uit die pot onder meer de elektrificatie van Mol – Hamont en studies over de heropening van de Limburgse noord-zuidverbinding gefinancierd.

Boekhouders aan de macht

In tegenstelling tot wat gevreesd werd, schraptte de NMBS geen treinen en gingen er geen stopplaatsen of lijnen dicht. Dat lukte omdat de overheid eindelijk met een oplossing kwam voor het probleem van de hoge infrastructuurkosten voor reizigerstreinen, die een rem waren op de groei van het aanbod. Door die tarieven forfaitair te bepalen, zorgde de regering Michel ervoor dat extra aanbod creëren voor de NMBS veel sneller rendabel werd en creëerde ze opnieuw groeimarge. Dat vertaalde zich vooral in meer S-treinen rond de grote steden en meer treinen op zaterdag. Mede dankzij die verbeteringen bereikte het aantal binnenlandse reizigers in 2019 een nieuwe piek van 243,9 miljoen, tegenover 224,8 in 2014.

De besparingen bij Infrabel hebben echter een grotere impact op de reiziger. Het opbreken van uitwijksporen en wissels om de onderhoudskosten te drukken, ondermijnt de flexibiliteit van het net, bijvoorbeeld bij pannes of werkzaamheden. Om goedkoper aan het spoor te kunnen werken, vervangt Infrabel op sommige lijnen de treinen één donderdag per maand door vervangbussen. Dat gebeurt bijvoorbeeld tussen Oudenaarde en Ronse. Hierdoor worden in Ronse één donderdag per maand tijdens de daluren alle aansluitingen tussen trein en bus verbroken. Mede door de strengere regels van de Federale Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, is ook het aantal lijnsluitingen in het weekend sterk toegenomen. Telkens weer blijkt een vervangbus veel trager te rijden en veel minder reizigers te vervoeren dan de normale treindienst.

Meer capaciteit en voorstadstreinen

De NMBS heeft plannen om de capaciteit verder uit te breiden maar daarvoor zullen we geduld moeten hebben tot de nieuwe M7-dubbeldektreinen worden geleverd, onder meer om de overvolle spits-treinen op de as Oostende – Eupen te vervangen. Daarna zullen nog meer treinen door de Brusselse Noord-Zuidverbinding door deze dubbeldektreinen worden vervangen.

België heeft tegenwoordig vijf S-netten: rond Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik. Rond Charleroi, Gent en Luik gaat het vooral om een marketingoperatie met slechts één trein per uur, maar op de lijnen Antwerpen – Brussel – Nijvel en Leuven – Brussel – 's-Gravenbrakel rijdt tegenwoordig van maandag tot zaterdag de hele dag om het halfuur een trein.

Een deel van de in december 2014 geschrapte avondtreinen rond Brussel kwamen zelf terug. Op de lijnen Mechelen – Vilvoorde – Halle en Antwerpen – Boom – Puurs rijden nu eindelijk ook treinen in het weekend. Vooral op de lijn door de Rupelstreek is het succes opvallend en is een verdubbeling van de frequentie op zaterdag een logische volgende stap. Mede dankzij de toenemende files rond de grote steden, gelooft de NMBS nu ook eindelijk zelf in de S-trein. Dat potentieel zou nog veel groter kunnen zijn, als men met De Lijn, TEC en MIVB tot betere afspraken zou komen over tariefintegratie in een veel groter gebied rond die steden. De City Pass voor Antwerpen en Gent is door zijn hoge prijs, beperkte geldigheidsgebied en het gebrek aan verkooppunten geen succes.

Gereguleerd stakingsrecht

Zowel reizigers als politici ergerden zich reeds jaren aan de impact van spoorstakingen, die nefast zijn voor de geloofwaardigheid van het spoor als alternatief voor de auto. Minister Bellot is erin geslaagd een evenwichtige oplossing te vinden voor dit heikele dossier met een grote symboolwaarde. Staken mag nog steeds maar werknemers van de NMBS en Infrabel moeten voortaan vooraf laten weten of ze al dan niet zullen staken. Op basis van het aantal werkwilligen werkt de NMBS een beperkt aanbod uit, dat vooraf wordt bekendgemaakt. Een echte minimumdienst is dit niet: als er geen of slechts zeer weinig

werkwilligen zijn, zal er nog steeds geen trein rijden. Als reiziger weet je voortaan echter wel vooraf of het zin heeft om een verplaatsing met de trein te plannen en heb je ook een redelijke garantie dat je 's avonds ook terug thuis geraakt, tenminste als je vrij klassieke werkuren hebt.

Beheerscontracten

De regering Michel en de ministers Galant en Bellot zijn er niet in geslaagd een nieuw beheerscontract te sluiten met de NMBS en Infrabel. De facto geldt dus nog steeds het beheerscontract 2008-2012. Het ontwerp dat in de pers uitlekte was ook bijzonder teleurstellend, met dezelfde magere aanbodsnormen als in het verleden en weinig ambitie op het gebied van modal shift. Ook de nefaste optie om landelijke spoorlijnen door bussen te vervangen, staat nog in het ontwerp. In het verleden is nochtans genoeg aangetoond dat je zo alleen maar reizigers verliest. Dat de NMBS zelf de lat tegenwoordig hoger legt, is tekenend.

Stiptheid

De stiptheid is de jongste jaren gedaald tot 87,2% in 2018. Het oprekken van de reistijd sinds 2015 heeft niet geholpen, misschien zelfs integendeel. Fenomenen als kabeldiefstallen of spoorlopers bestrijden, is niet zo eenvoudig maar ook het aantal defecten aan het materieel en de infrastructuur ligt veel te hoog. Een uitvalpercentage van meer dan 10% voor de avondspitsstreinen naar Turnhout is niet aanvaardbaar.

Terwijl het aantal reizigers blijft groeien, is het materieelpark sinds de instroom van de Desiro's niet meer gegroeid en kampt het spoor met een aantal notoire bottlenecks. Meer capaciteit creëren en bottlenecks wegwerken vergt niet alleen budgetten maar vooral een langetermijnvisie. Die is er onder Bellot niet gekomen, net zomin als onder zijn voorgangers.

Reizigersinspraak

In 2013 werd het Raadgevend Comité van de Treinreizigers hervormd naar aanleiding van de toenmalige hervorming van de NMBS-groep. De ondersteuning van dat comité door de FOD blijft echter minimaal en "overleg" met de NMBS en/of Infrabel blijft nog te vaak informeren over reeds genomen beslissingen. Van een heuse adviescultuur zoals bij het Nederlandse Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer), met snelle en onderbouwde antwoorden en een actieve inbreng van het ministerie is in België nog steeds geen sprake. Op dat punt is de parallel tussen het openbaar vervoerbeleid en onze adviescultuur opvallend, "gewoon doen" heet dat bij een van de partijen van de regering Michel.

De erfenis van minister Bellot oogt niet slecht. Er wordt opnieuw geïnvesteerd, het treinaanbod werd uitgebreid en de NMBS trekt jaar na jaar meer reizigers. Met een ambitieus beheerscontract of echte doorbraken op het gebied van tariefintegratie had hij nog een mooier palmares kunnen voorleggen.



De Antwerpse spoorwegkathedraal

Foto Stefan Styne

Stefan Styne