

Veel ambitie, maar ook nog veel vragen

Nieuwe overeenkomsten voor NMBS en Infrabel

Het leek wel wachten op Godot, maar nu zijn ze er dan toch: nieuwe ontwerpen voor contracten tussen de federale staat en Infrabel respectievelijk NMBS. Vroeger sprak men van beheerscontracten, nu van een prestatiecontract met Infrabel en een openbare-dienstcontract met de NMBS. Minister Gilkinet (Ecolo) moet ze nu verkocht krijgen binnen de federale regering. Gekoppeld aan deze ontwerpen zitten meerjareninvesteringsplannen. Die plannen vergen extra investeringen, en met overheidsuitgaven die momenteel de pan uit rijzen door de energiecrisis, kan de financiering van de plannen wel eens een erg heikel punt worden.

Visie 2040

België heeft zich er, net als de andere EU-lidstaten, toe verbonden zijn CO₂-uitstoot tegen 2030 met 55 % te verminderen. Die doelstelling is alleen haalbaar met een *modal shift*. Ook de stijgende energieprijzen, de luchtverontreiniging, de toenemende congestie op onze wegen en de grote impact van het wegverkeer op onze levenskwaliteit zijn redenen om voor een andere mobiliteit te kiezen.

Omdat investeringen in spoorlijnen en materieel een lange planings- en uitvoeringstermijn hebben, moet er op voldoende lange termijn worden gedacht. Die filosofie ligt aan de basis van de visie Rail 2040 van minister Gilkinet. Tegen 2040 moet het spoor 15 % van het reizigersvervoer en 20 % van het goederenvervoer voor zijn rekening nemen, ten opzichte van respectievelijk 8 % en 12 % vandaag. De minister wil evolueren naar een standaardfrequentie van twee treinen per uur in het hele land en vier treinen per uur rond de grote steden en op de hoofdassen. Het reeds druk bereden net van Infrabel zal daarvoor nog efficiënter moeten worden gebruikt en moeten worden aangepast aan die verkeersstromen.

Integrato

Infrastructuur plannen in functie van de gewenste treindienst, klinkt logisch maar is niet hoe er tot dusver in België gewerkt werd. Pas toen de Antwerpse noord-zuidtunnel werd geopend, werd echt concreet bepaald welke treinen er doorheen zouden rijden. In Zwitserland wordt omgekeerd gewerkt: de geplande treindienst, bepaalt de infrastructuur. Vandaag kan je in Zwitserland al opzoeken hoeveel en welke treinen men daar in 2030 wil laten rijden.

Het mede door enkele TreinTramBus'ers ontwikkelde concept Integrato is gebaseerd op het Zwitserse knooppuntenmodel. Het Zwitserse net is opgebouwd rond knooppunten die treinen binnen een bepaalde tijd moeten kunnen bereiken om elkaar er in alle richtingen tegen te komen en aansluiting te bieden. Een trein rijdt in Zwitserland niet per definitie zo snel mogelijk, wel zo snel als nodig om de aansluitingsknoop te halen en ook de stationsritten, perrons en looproutes voor de reizigers zijn gedimensioneerd in functie van die

aansluitingen. Dat concept is ook in België haalbaar, maar vergt wel aanpassingen aan het net en de dienstregeling. Volgens de Visie 2040 van minister Gilkinet moet de grondige studie over de toepassing van dit concept op het Belgische net in de periode 2023-2024 klaar zijn. De nieuwe contracten passen ook in de langere termijnplanning van Gilkinet.

Infrabel

In de onderhandelingen over het nieuwe prestatiecontract heeft infrastructuurbeheerder Infrabel duidelijk gesteld dat de kwaliteit van ons spoorwegnetwerk in gevaar is. België heeft een lange traditie van besparingen op operationele uitgaven en de middelen voor investeringen worden enkel in schijfjes toegekend, hetgeen in werkzaamheden aan het spoor resulteert die nooit lijken te eindigen. Om de doelstellingen op het gebied van veiligheid, stiptheid en toegankelijkheid te kunnen halen, dringt Infrabel sterk aan op ruimere budgetten. Het valt nog af te wachten in hoeverre Gilkinet zijn collega's kan overtuigen om die budgetten toe te kennen.

Wat we in het ontwerp-prestatiecontract niet terugvinden is een nieuwe definitie van stiptheid. De huidige definitie legt te veel nadruk op de stiptheid van treinen. Dit leidt ertoe dat het voor de statistieken van Infrabel beter is om treinen niet op elkaar te laten wachten. In onze optiek zou de stiptheid van reizigers centraal moeten staan. De doelstelling van Infrabel en de NMBS zou moeten zijn om zo min mogelijk reizigersvertragingminuten te genereren.

Eind 2021 waren slechts 88 van de 555 Belgische stations toegankelijk voor passagiers met beperkte mobiliteit, d.w.z. met een perronhoogte van 76 cm, liften en/of hellingen naar de perrons, een toegankelijke ticketautomaat, geleidelijnen en noppentegels voor visueel gehandicapten en gereserveerde parkeerplaatsen. België heeft veel te lang getalmd met een consequente keuze voor één perronhoogte, waardoor je naast oude perrons van 28 cm of minder ook nog relatief recente perrons vindt met een hoogte van 55 cm. Daardoor stapt 70 % van de reizigers vandaag op in een station dat niet aan de normen voldoet. Tegen 2030 moeten 181 stations en stopplaatsen toegankelijk worden, waardoor bijna 80 % van de



Veel te laag perron in Oudenaarde (28 cm) Foto Rudy De Ceunynck



Te laag perron (55 cm) en minder toegankelijk materieel (Wetteren) Foto Rudy De Ceunynck



Zo hoort het: modern en zeer toegankelijk treinstel in Aken (perronhoogte 76 cm)

Foto Rudy De Ceunynck

treinreizigers de trein kan nemen in een toegankelijk station.

NMBS-materieel

Aan een toegankelijk station heb je natuurlijk niets als er vervolgens een trein

stopt waar je niet in kunt. Spoorwagematerieel heeft een levensduur van meer dan 50 jaar en tot begin deze eeuw werden er in België treinen geleverd die niet optimaal toegankelijk zijn. Het zal dan ook wellicht nog tot na 2035 duren voordat alle Belgische treinen toegankelijk zijn.

Rekening houdend met de perronhoogtes van 55 en 76 cm opteerde de NMBS in 2015 bij de bestelling van de eerste M7-dubbeldektreinen voor een toegankelijke instapdeur op een hoogte van 62 cm, een hoogte waarbij een rolstoel nog steeds niet zonder hulp van een begelei-

der aan boord kan. Na protest van onder meer Unia, de Hoge Raad van Personen met een Handicap en TreinTramBus werden de plannen in overleg met de constructeur aangepast en bestelde de NMBS eind 2021 een tweede reeks M7-rijtuigen met een instapdeur op 76 cm hoogte, dezelfde hoogte als de gekozen uniforme norm voor de perrons. Na de instroom van die rijtuigen tussen 2023 en 2026 moet er zich in elke dubbeldekstrein van de NMBS één autonoom toegankelijk rijtuig bevinden, waarvan de toegankelijke deur ook door de reizigers zelf kan worden bediend, een belangrijke stap naar integrale toegankelijkheid.

Comfort

Het Belgisch rollend materieel is gemiddeld ouder dan in veel andere Europese landen. Duitse reizigers die afgelopen zomer wegens het uitvallen van een ICE uit Frankfurt in Aken moest overstappen op een stoptrein naar Welkenraedt (zie pagina 3), dachten wellicht dat de NMBS enkele treinstellen uit het museum had gehaald. Op veel intercitylijnen wordt voorstads materiaal met spartaans comfort ingezet. Helaas komt daar de komende jaren slechts heel langzaam verandering in. Dit is natuurlijk een gevolg van verkeerde beslissingen in het verleden. De instroom van de M7 brengt momenteel wat soelaas, maar het blijft verder vooral wachten op het plaatsen van nieuwe bestellingen. Die zijn nu wel voorzien, maar het hoeft geen betoog dat de aankoop en inzet van nieuwe treinstellen en rijtuigen jaren voorbereiding vergt.

Tickets

De NMBS krijgt met het nieuwe contract de vrijheid om een aantal tarieven zelf te bepalen, iets waarvoor het bedrijf al tien jaar vragende partij is. Zo zal het lagere tarieven mogen invoeren tijdens daluren, om zo de drukte op de treinen beter over de dag te spreiden. Ook komen er abonnementsformules die beter beantwoorden aan de behoeften van deels thuiswerkende werknemers. TreinTramBus blijft aandringen op de invoering van voordelige formules voor kleine groepen – zonder dat het daarbij om een gezin hoeft te gaan – en op de invoering van flexibele dagkaarten die op alle openbaar vervoer in België geldig zijn. Daar vinden we in de teksten helaas niets over terug.

Definitie van treinsorten

In de documenten wordt vastgehouden aan de huidige opdeling in drie treinsorten: HST, IC en L/S. Op een aantal assen valt er zeker voor te pleiten om de treinsort “IR” opnieuw in te voeren. Zo kun je op de lijn Brussel – Antwerpen gemakkelijker verschil maken tussen treinen die wel in Vilvoorde en Mortsel stoppen, wat voor de reiziger duidelijker is.

Groei van het treinaanbod

Door de coronacrisis is telewerk veel populairder geworden. Vooral in de spits zijn er tot vandaag nog steeds minder reizigers. Door de coronacrisis lag het totale aantal treinreizigers in 2021 meer dan 30

% lager dan in 2019. Het recreatief verkeer zit daarentegen wel sterk in de lift. Voor de NMBS biedt dat kansen om minder in te zetten op dure spitsversterkingen en te evolueren naar een sterker basisaanbod de hele dag door alsook in het weekend.

Sinds 2014 wordt het aanbod jaarlijks uitgebreid, met vooral een uitbreiding van de voorstadsnetten rond Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik. Sinds enkele jaren wordt daarbij ook een onderscheid gemaakt tussen zaterdag en zondag. Onder meer op de S-treinen Antwerpen-Brussel en Brussel-Leuven rijdt op zaterdag om het half uur een trein, terwijl dat op zondag slechts om het uur is. Als alles volgens plan verloopt zullen in de nabije toekomst in Vlaanderen alle treinen ook op zondag minstens om het uur rijden. Rond Gent en tussen Mol en Hasselt rijdt vandaag op zondag slechts om de twee uur een trein, een frequentie die te laag ligt om keuze-reizigers aan te trekken.

Op weekdagen wordt gestreefd naar één trein om het half uur, al blijven er nog steeds lijnen over die het met een uurdienst moeten stellen. Dat is bijvoorbeeld het geval tussen Mechelen en Sint-Niklaas, waardoor de trein op die verbinding niet aantrekkelijk is als alternatief voor de oververzadigde N16. Ook naar Ronse, Eeklo of De Panne komt er voorlopig geen tweede trein per uur.

In het weekend ligt het ambitieniveau jammer genoeg nog steeds lager, maar komt er wel om het half uur een trein tussen Brussel en Charleroi en tussen Brussel en Luik. In Vlaanderen komen er op zaterdag extra S-treinen rond Antwerpen en meer treinen tussen Brugge en Kortrijk. Tussen de Kempen en Brussel is er in het weekend helemaal geen overstapvrije verbinding. Dat de NMBS dat ook zo wil houden, is zonder meer onbegrijpelijk.

Financiering

We zijn aangekomen bij de belangrijkste kwestie: wie gaat dat allemaal betalen? Minister Gilkinet zet z'n schouders onder de nieuwe plannen, maar zullen z'n collega's hem in deze barre tijden volgen? Het valt niet te ontkennen dat de financiële toestand van de federale overheid zorgen baart, nadat de coronacrisis werd gevolgd door een ongekende energiecrisis. Toch is zwaar investeren in openbaar vervoer absoluut noodzakelijk willen we tot een *modal shift* komen. Foute beleidskeuzes in het verleden zorgen nu immers voor een ongekende druk op het verkeer en op het milieu.

NMBS en Infrabel zouden samen de volgende tien jaar 3,4 miljard euro extra nodig hebben. Dat is een smak geld, maar ook weer niet zo enorm als je dat budget vergelijkt met de jaarlijkse belastingkorting van 4 miljard euro die ons land voor salariswagens geeft of de grote bedragen die naar wegenprojecten gaan. Als de regering De Croo dit najaar echter de juiste keuzes maakt, heeft het spoor in België ook na 2040 een mooie toekomst. In december zouden we meer moeten weten.

Henk Himpe, Kees Smilde en Stefan Stynen