

# NMBS en Infrabel weten weer waar ze aan toe zijn

## Eindelijk contracten

**Als kerstgeschenk sloot de federale regering op 23 december 2022 een nieuw openbaredienstcontract met de NMBS en een prestatiecontract met spoornetbeheerder Infrabel. In die contracten staan afspraken tussen de federale overheid en de spoorgroep over de budgetten en doelstellingen tot 2032. Mondig Mobiel brengt een overzicht van wat we in die periode wel of niet morgen verwachten.**

De vorige contracten dateren nog van 2008. Minister Gilkinet (Ecolo) doet met deze nieuwe contracten alvast beter dan zijn recente voorgangers, die niet verder kwamen dan de verlenging van de contracten uit 2008, nog afgesloten met Inge Vervotte (CD&V). De minister heeft in zijn plan 2040 eerder al de ambitie uitgesproken om alle stations tegen 2040 om het half uur te bedienen.

### Meer treinen

Het treinaanbod blijft de volgende jaren groeien, van 83,6 miljoen treinkilometer per jaar naar 90,1 miljoen in 2026, met een streefcijfer van 94,1 miljoen tegen 2032. In december 2023 en 2024 mogen we nog niet al te veel uitbreidingen van het aanbod verwachten, maar op termijn zal er in Vlaanderen op de meeste lijnen op weekdays minstens om het half uur een trein rijden en in het weekend minstens om het uur. Er gaan meer treinen rijden tussen Gent, Kortrijk en Poperinge, tussen Kortrijk, Brugge en Blankenberge, op de voorstadslijnen van Brussel naar Denderleeuw en Ottignies en op de S-lijnen rond Antwerpen en Gent. Er worden ook meer vroege en late treinen ingelegd, met op talrijke verbindingen 16 tot 18 treinparen per dag, zodat een trein bijvoorbeeld rijdt tussen 5 en 23 uur. Die late treinen komen er vooral op vrijdag- en zaterdagavond.

Uitzonderingen op de halfuurdiensten blijven in Vlaanderen de lijnen Lokeren – Dendermonde, Mechelen – Sint-Niklaas, Mechelen – Lier, Brugge – Knokke, Brugge – Zeebrugge, Gent – De Panne, Mol – Hasselt en Mol – Hamont, waar het aan-



*Frequenter verbindingen betekenen minder wachttijd. Foto Yves Das*

bod ook de volgende jaren beperkt blijft tot slechts één trein per uur, ondanks de grote congestie op het parallelle wegennet op een aantal van die verbindingen.

In Vlaanderen verdwijnen de laatste twee-uurdiensten op zondag tussen Mol en Hasselt en rond Gent. De lijn Lier-Mechelen, een belangrijke schakel om vanuit de Kempen naar het centrum van het land te reizen, blijft als enige basislijn in Vlaanderen in het weekend gesloten.

### Kwaliteitscriteria

De bestaande indeling tussen IC-treinen en L/S-treinen blijft behouden. Ons pleidooi om IC's met talrijke stops voor de duidelijkheid weer IR te noemen en met drie niveaus te werken, vindt voorlopig geen gehoor. Het aantal overbezette of te korte treinen mag niet meer dan 2 % van het totale aantal treinen op een dag bedragen. Op IC-verbindingen moeten reizigers

in minstens 80 % van de gevallen op het drukste deel van de verbinding een zitplaats hebben, voor S/L-treinen bedraagt die norm 70 %. De NMBS moet ervoor zorgen dat reizigers volgens de geplande dienstregeling niet langer dan zestien minuten rechtstaand moeten reizen.

### Kort grensverkeer

De treinverbindingen naar de grensstations Aken, Breda, Roosendaal, Maastricht, Luxemburg, Maubeuge en Rijsel vallen onder de openbaredienstverplichtingen. Breda is nieuw in dat lijstje en hopelijk worden daar binnen enkele jaren ook stations als Weert of Terneuzen aan toegevoegd. De frequentie en de amplitude (vroege en late treinen) moeten op die lijnen zo dicht mogelijk het binnenlands aanbod benaderen. Logischerwijs zou je dan ook halfuurfrequenties krijgen in de Eurometropool Kortrijk – Rijsel – Doornik, maar dat is voorlopig niet gepland.

### Materieelinzet

De volgende tien jaar wordt 50 % van het rollend materieel vervangen. De levering van de nieuwe M7-dubbeldekkers loopt al, zij het met grote vertraging. Er staat ook nog een nieuwe reeks treinstellen MS30 op de planning, waarover nog niet veel bekend is. De voorkeur van de NMBS zou momenteel uitgaan naar een treinstel dat deels enkeldeks en deels dubbeldeks is en dat gemakkelijk toegankelijk zou zijn vanop zowel perrons met 55 cm als met 76 cm hoogte.

De NMBS moet de inzet van dieseltreinen op geëlektrificeerde lijnen zoveel mogelijk beperken. Tegen 2030 is er sprake van batterijtreinen om de dieselstellen te vervangen. Voorts moet het aantal verschillende types (per verbinding) worden beperkt en moet de beschikbaarheid worden verhoogd. Nieuw materieel moet voldoen aan eisen inzake autonome toegankelijk-



Dieseltreinen zullen van het net verdwijnen.

Foto Stefan Stynen

heid en acceleratievermogen (S/L-treinen). De NMBS moet haar treinen wekelijks langs de buitenkant reinigen en de graffiti verwijderen. Wie in ons land wel eens een trein neemt, kan alleen maar vaststellen dat dat laatste nog een flinke opdracht wordt. Het sanitair en het interieur moeten dagelijks worden schoongemaakt.

Het contract bevat ook normen op het gebied van bagageruimte, stopcontacten, zitcomfort en reizigersinformatiesystemen. Tegen 2027 moet 79 % van onze treinen uitgerust zijn met airco, tegen 2032 is dat 94 %. Er loopt intussen al een proefproject met stiltecoupés. In elke nieuwe trein moet er plaats zijn voor minstens acht fietsen.

### Stopplaatsen en spoorlijnen

Tegen 2032 moet de NMBS in haar stations en stopplaatsen 164.000 fietsplaatsen aanbieden, 40 % meer dan vandaag. Tegen 2025 moeten er in 44 stations fietspunten zijn. Op basis van het potentieel in een straal van twee kilometer rond een stopplaats kan de NMBS beslissen een nieuwe stopplaats te openen of te sluiten, rekening houdend met extra reizigers maar ook het verlies van andere reizigers, de impact op de inkomsten, de gevolgen voor de commerciële snelheid, de aansluitingen, de capaciteit van een lijn en ten slotte met de beschikbare alternatieven met tram of bus. Lijnsluitingen lijken op korte termijn afgewend en de vele tijdelijke snelheidsbeperkingen zouden tegen 2030 weggewerkt zijn. Helaas is er echter weinig perspectief op de heropening van lijnen als Aalst – Dendermonde – Puurs of Gent – Zelzate, projecten die de Vlaamse Regering in 2017 in haar regionale spoorprioriteiten opnam.

### Tickets en tarieven

De NMBS mag haar tarieven maximaal tweemaal per jaar aanpassen. Begeleide kinderen blijven gratis rijden tot de leeftijd van twaalf jaar. Voor -26-jarigen komt er een korting van 40 % op de basisprijs van een ticket 2<sup>de</sup> klas. Die korting komt in de plaats van de korting voor kroostrijke gezinnen. Ook senioren krijgen – in plaats

van het huidige forfait – een korting van 40% op het vast tarief. Voor de korte afstand levert dat een voordeel op. Voor langere uitstappen van het type Antwerpen – Blankenberge zou er volgens de minister een maximumprijs komen, die sterk lijkt op de huidige prijs van het seniorenticket.

De NMBS krijgt de vrijheid om eigen tarieven te ontwikkelen om het gebruik van de trein voor korte trajecten te stimuleren, frequente reizigers te belonen en de trein buiten de spits aantrekkelijker te maken voor kleine groepen. Toeslagen, zoals de boordtoeslag van negen euro, zijn niet gereguleerd. De pas verhoogde toeslag voor verplaatsingen naar en van Brussels Airport valt dan weer onder een afzonderlijk contract tussen de staat en de bouwheer van de Diabolo-verbinding.

Loketsluitingen zijn op dit moment niet gepland, maar het openbaardienstcontract sluit ze evenmin uit. Op basis van de behoeften en gewoonten van de klanten, het aantal transacties en de beschikbaarheid van het verkooppersoneel, kan de NMBS het aantal stations met loketten en/of mobiel verkooppersoneel tijdens de looptijd van het contract laten evolueren, lees: meer loketten sluiten. Vanaf 2025 komen er alvast nieuwe ticketautomaten die over spraakassistentie met een intercomsysteem zullen beschikken. Ticketverkoop via alternatieve kanalen zoals krantenwinkels en koffiebars is in het contract niet voorzien.

### Toegankelijkheid

Er komt een Nationaal Uitvoeringsplan toegankelijkheid om alle station op termijn autonoom toegankelijk te maken, een eis die ook geldt voor alle nieuwe materieel dat de NMBS koopt. Om die doelstelling te bereiken komen er op termijn overal perrons van 76 cm hoogte, liften en/of hellingen naar de perrons, blindengeleidelijnen van de openbare weg naar het perron, toegankelijke ticketautomaten en gereserveerde parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Onze historische achterstand op dit vlak wegwerken zal echter nog decennia tijd vergen.

De beschikbare assistentie verschilt naargelang de reiziger zich al dan niet in een rolstoel verplaatst. Tegen 2032 moeten reizigers in een rolstoel assistentie kunnen krijgen in 152 stations (nu 132), reizigers zonder rolstoel in 237 stations (nu 159). Zeker voor rolstoelers blijft spontaan reizen een verre droom en ook in 2032 zullen zij in minder dan één op drie stations terecht kunnen. Afhankelijk van het station moet assistentie tussen 1 en 24 uur vooraf worden aangevraagd en dat kan van de eerste tot de laatste trein. Die aanvraag kan sinds kort wel met een specifieke app gebeuren.

### Stiptheid

Nadat de stiptheid eind 2022 terugviel tot een historisch dieptepunt komen er 111 meetpunten om een correcter beeld te krijgen van de stiptheid op de tussenhaltes van een trein. Op de lijn Oostende-Eupen zal worden gemeten op een tiental punten, tegenover slechts twee vandaag. De stiptheidsnorm blijft echter behouden op een ruime marge van zes minuten, terwijl een norm van drie minuten in



onze buurlanden gangbaar is en ook veel correcter is als men rekening houdt met de nodige overstaptijden. Een trein die over zijn hele traject 5 minuten te laat rijdt, is volgens het contract op tijd, hoewel in de praktijk heel wat reizigers hun overstap zullen missen.

Er wordt nog steeds geredeneerd in stiptheid van treinen en niet die van reizigers. Dat heeft soms tot gevolg dat de treinen op tijd rijden, maar de reiziger achterblijft op het perron omdat men een trein niet op aansluiting laat wachten om goede statis-

tieken te behalen. Het aantal geplande aansluitingen moet tegen 2032 met 44 % groeien. De NMBS moet ervoor zorgen dat 89,2 % van de geplande overstappen gehaald worden. Dat lijkt een hoog cijfer, maar betekent nog steeds dat één aansluiting op tien fout mag lopen. De Zwitsers haalden vorig jaar een percentage van 98,9 %. Dat is in België op korte termijn een utopie, maar de lat moet wel hoger.

### Budgetten

De NMBS en Infrabel krijgen extra middelen, maar minder dan ze gevraagd hadden. Eén miljard voor Infrabel wordt toegekend in de vorm van een lening bij de Europese Investeringsbank. Vooral de eerste twee jaren zullen de budgetten krap zijn, daarna moeten ze groeien. Die middelen ook echt vrijmaken wordt dus een opdracht voor de volgende regering. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht zijn ook de volgende regeringen tot 2032 gebonden aan dit contract.

De twee eerste magere jaren kan de spoorgroep alvast benutten om het door de minister gewenste knooppuntenmodel te

vertalen in een investerings- en stappenplan en om een langetermijnvisie voor het goederen- en reizigersverkeer te ontwikkelen voor een aantal overbelaste corridors, zoals Antwerpen – Gent en Antwerpen – Brussel.

In de periode 2032-2032 wordt er 20,14 miljard euro geïnvesteerd in het spoor: 10,96 miljard voor Infrabel en 9,18 miljard voor de NMBS, bedragen waarmee de historische investeringsachterstand deels kan worden weggewerkt, maar dat zal uiteraard gepaard gaan met de nodige hinder voor de reiziger. Alle snelheidsbeperkingen wegens de slechte staat van het spoor zouden tegen 2030 moeten zijn weggevoerd. Om de door de minister verhoopte verdubbeling van het goederenverkeer en de groei van het spoor tot 15 % van alle personenverplaatsingen te halen, is echter meer nodig. Daar is niet alleen meer geld voor nodig, maar vooral ook een ander flankerend beleid, met minder salariswagens, rekeningrijden en een andere ruimtelijke ordening.

*Stefan Stynen en Kees Smilde*



*Dit nieuwe rijtuig lijkt toegankelijk, maar het niveau van de instap ligt circa 13 cm te laag t.o.v. een perron van 76 cm.*

*Foto's Rudy De Ceunynck*