

ADVIES 18/01

Meerjareninvesteringsplannen en strategische meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel

Belangrijkste boodschappen

- Het Comité is van mening dat de prioriteiten die het naar voor schoof in zijn Initiatiefadvies 16/04 over de uitwerking van meerjareninvesteringsplannen grotendeels gevolgd zijn. Het benadrukt in het bijzonder de prioriteit die door de NMBS verleend wordt aan een verbetering van de betrouwbaarheid van het rollend materieel en aan de tendens om te werken aan een standaardisering van de infrastructuur in de stations en haltes, waarbij de reiziger centraal staat. Het Comité waardeert de prioriteit die door Infrabel gegeven wordt aan de vernieuwing en het onderhoud van de capaciteit van het netwerk waardoor structureel ook een verbetering van de stiptheid mogelijk wordt.
- Het Comité wijst Infrabel echter nog eens op het belang van een configuratie van het netwerk die flexibiliteit en stevigheid mogelijk maakt in het gebruik van de spoorwegdiensten; het nodigt de NMBS uit om het speciale lastenboek te herzien voor de eventuele volgende bestelschijven van het materiaal M7, om zo in te spelen op de verplichtingen inzake verbetering van de toegankelijkheid van het rollend materieel.
- Het Comité benadrukt de noodzaak van een sterke samenwerking tussen de NMBS en Infrabel. Deze samenwerking is van essentieel belang om de impact van de werken op het spoorwegverkeer te beperken en om een progressieve en systematische implementatie van de geplande werken te garanderen, in het bijzonder met betrekking tot het GEN.
- Door het gebrek aan details in de geleverde documenten kan het Comité geen duidelijk standpunt innemen met betrekking tot de keuzes die echt gemaakt werden binnen verschillende domeinen. Het Comité wenst meer informatie over de toewijzing van de voorziene middelen in de stations en in de uitvoeringsfasen van de GEN-werken en de ingebruikname ervan. Geen enkel programma voor de verhoging van de perrons staat expliciet vermeld in de voorgelegde plannen.
- Het Comité stelt zich vragen bij het strategische karakter van het SMIP en wil de evolutievooruitzichten voor het aanbod kennen die de NMBS en Infrabel overwegen; deze veronderstellen normaal ook de uitgewerkte SMIP.

Mandaat

Onderhavig advies werd opgesteld als reactie op de vraag die werd gericht aan het Comité door de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, in zijn schrijven van 2 februari 2018.

Dit advies is gebaseerd op:

- het Advies 16/04 waarin het Comité zijn prioriteiten en aanbevelingen formuleert voor de uitwerking van de meerjareninvesteringsplannen (MIP) van de NMBS en Infrabel;
- Het onderzoek van de documenten die bij voorgenoemd schrijven waren gevoegd en die betrekking hebben op de Meerjareninvesteringsplannen 2018-2020 (MIP) en de Strategische meerjareninvesteringsplannen 2018-2031 (SMIP) die eind 2017 werden goedgekeurd door de beheersorganen van de NMBS en Infrabel.

Rekening houdend met de middelen van het Comité en met het aantal lopende werkzaamheden (3 adviezen), wil het Comité benadrukken dat dit advies de sleutelementen die uit de kritische lectuur van de doorgestuurde documenten gehaald werden, op de voorgrond stelt, maar dat het geen gedetailleerde analyse van de plannen vormt. Bovendien hebben deze plannen reeds het voorwerp uitgemaakt van een validering door de Bestuursraden van de NMBS en Infrabel enerzijds en van een eerste goedkeuring door de ministerraad anderzijds. Daarom is het Comité van mening dat het pas laat werd geraadpleegd.

Belangen van duurzame mobiliteit

Het Comité is zich ervan bewust dat het budgettaire kader waarin deze investeringsplannen moeten passen vooraf bepaald werd en dat dit niet op heel korte termijn kan worden aangepast. Toch betreurt het Comité de vermindering van de financiële middelen die toegewezen werden aan het spoorwegbeleid. Daar waar het MIP 2013-2025 een gemiddelde jaarlijkse investering van 1.999 miljoen voorzag voor beide bedrijven, laat de cumul van de geplande middelen voor de MIP en SMIP slechts een gemiddelde jaarlijkse investering toe van 1.542 miljoen voor beide bedrijven. **Het Comité meent dat het globale niveau van de spoorweginvesteringen niet aansluit bij de gekende en erkende belangen inzake mobiliteit in België.** Het is nuttig te herhalen dat:

- de vervuilende uitstoot door de sector van het wegtransport in België jaarlijks leidt tot de dood van ongeveer 2.400 mensen (25% van het fijn stof zijn toe te schrijven aan het wegtransport)¹
- De verkeersongevallen in België maakten in 2017 bijna 50.000 slachtoffers waarvan er 620 overleden binnen de 30 dagen ²

¹ Vervuiling door fijn stof: om de blootstelling van de bevolking aan de PM2.5 te beperken voorziet de Europese richtlijn 2008/50/CE de berekening van een "gemiddelde-blootstellingsindex" (GBI). Voor België is de GBI 19,0 µg/m³. Op basis van bijlage XIV van de richtlijn 2008/50/CE behoort deze GBI tot de klasse "18 * 22 µg/m³", wat betekent dat België verplicht is om de GBI met 20% te verlagen tegen 2020, wat neerkomt op een GBI van 15,2 µg/m³ (zie <http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/exposition-de-la-population>).

² Referentie: Institutie VIAS

- De fileproblemen in België zijn reëel en dagelijks. De positie van de Belgische steden in het Inrix-klassement is daar het trieste bewijs van³. De OESO schat de kost van de files voor België op tussen 1 en 2% van het BBP, goed voor 2 tot 4 miljard EUR
- Het bestaan van een fiscaal gunstregime voor bedrijfswagens heeft zeker een invloed op de omvang van de files op de Belgische wegen. Bedrijfswagens leiden tot aanzienlijke fiscale inkomstenverliezen voor de Staat en tot een verminderd welzijn voor de Gemeenschap. Die bedragen lopen op tot meerdere miljarden euro's per jaar⁴.
- De transportsector is de grootste uitstoter van broeikasgas in België (22,7% van de uitstoot in 2016)⁵. De Europese wetgeving (ESR) legt een vermindering van 35% op tegen 2030 voor de niet-industriële sectoren (waaronder het transport).

Met zijn Advies 17/02 (de reiziger centraal plaatsen binnen een mobiliteitsvisie op lange termijn) legde het Comité de nadruk op de noodzaak om de behoeften inzake investeringen te definiëren op basis van een visie op de gewenste exploitatie op middellange en lange termijn. De aankondiging van een strategisch meerjareninvesteringsplan liet een dergelijke oriëntering vermoeden. Helaas is dit niet het geval. **Het Comité meent dat de term *strategisch meerjareninvesteringsplan* niet klopt.** Los van de verre vervaldatum 2031 blijkt uit niets in de voorgestelde SMIP een doordachte en gedeelde langetermijnvisie inzake spoorwegbeleid. Er blijkt geen enkele ambitie op nationaal vlak behalve de finalisering van de GEN-werven die al vele jaren lopende zijn. Het Comité wil de evolutievooruitzichten voor het aanbod kennen die de NMBS en Infrabel overwegen en deze zouden ook de uitgewerkte SMIP moeten veronderstellen.

Globale evaluatie

Met betrekking tot de vijf principes die vooruitgeschoven werden in het Advies 16/04, namelijk **Visie, Coherentie, Functionaliteit, Anticipatie, Striktheid en Overleg** erkent het Comité dat de zorg om de functionaliteit goed werd opgevolgd in de keuzes die voorgesteld werden door de overheidsbedrijven. **Het Comité benadrukt in het bijzonder de oriëntering van de NMBS in de richting van een standaardisering van de infrastructuur van de stations en haltes** waarbij de reiziger centraal staat. Ook het vraagstuk rond anticipatie lijkt ons aanwezig. **Het Comité waardeert dus de prioriteit die Infrabel verleende aan de vernieuwing en het behoud van de capaciteit van het netwerk.** Prioritair investeren in de fundamenteën van het spoor is iets wat ten stelligste aanbevolen wordt door het Comité. Het is een van de belangrijkste sleutels om te komen tot een duurzame verbetering van de stiptheid van de spoorwegdiensten. Zoals hierboven al uitgelegd, werden de principes van visie en overleg niet voldoende geïntegreerd in de

³ <http://inrix.com/resources/inrix-2017-global-traffic-scorecard/>

⁴ TAXATION PAPERS COMPANY CAR TAXATION, COPENHAGEN ECONOMICS, DG TAXUD, EUROPEAN COMMISSION, NOVEMBER 2009

⁵ <http://www.climat.be/fr-be/changements-climatiques/en-belgique/emissions-belges/emissions-par-secteur>

uitwerkingsprocedure van de plannen. En wat de principes van coherentie en striktheid betreft, blijft er twijfel bestaan of er wel rekening mee wordt gehouden. **Het Comité benadrukt inderdaad de noodzaak van een sterke samenwerking tussen de NMBS en Infrabel** voor en na de uitwerking van deze investeringsplannen. Wij herinneren eraan dat de wet van 21 maart 1991 (gecoördineerde en bijgewerkte versie van 24-08-2017) stipuleert dat de NMBS en Infrabel een vervoersovereenkomst moeten afsluiten die onder andere de coördinatie van de uitvoering van hun investeringen regelt (artikels 163quater en 213bis). Deze samenwerking is van essentieel belang om **de impact van de werven op het spoorwegverkeer** te beperken en om **een progressieve en systematische implementatie van de geplande werken** te garanderen, in het bijzonder met betrekking tot het GEN.

Wij willen ook wijzen op de verantwoordelijkheid van de verschillende betrokken spelers (ook de Gewesten en Gemeenten) voor de coherentie van de projecten en de naleving van de planning.

Bovendien kan het Comité door het gebrek aan details in de geleverde documenten geen duidelijk standpunt innemen met betrekking tot de keuzes die echt gemaakt werden binnen verschillende domeinen. Dit is in het bijzonder het geval voor de uitvoeringsfasen van de werken voor het GEN of voor de inrichtingen van de stations. De MIP en SMIP van de NMBS en Infrabel omvatten zo goed als geen kwantitatieve gegevens, zoals de jaarlijkse evolutie van het aantal aangeboden zitplaatsen door het NMBS-materieel, het aantal kilometers sporen en vernieuwde spoorwissels per jaar, enz.

Aandachtspunten

Betreffende het behoud van de capaciteit en de veiligheid

In zijn MIP benadrukt Infrabel de noodzaak om een doorgedreven vernieuwingspolitiek te voeren, om de veroudering van de infrastructuur tegen te gaan en een stabilisering van de substantie (kwaliteit) van de verschillende onderdelen van het netwerk te garanderen. Het Comité stelde aan de hand van een analyse van de jaarrapporten een aanzienlijke toename vast van de middelen die sinds 2013 aan deze post werden toegewezen. Het bereikte investeringsniveau van de voorbije jaren voor de post onderhoud van de infrastructuur is behouden gebleven in het voorgestelde MIP en het schommelt rond de 390 miljoen € per jaar (goed voor een stijging van ongeveer 40% ten opzichte van de periode 2005-2012). Het Comité is blij dat de dreiging van nieuwe berichten van tijdelijke snelheidsbeperking (BTS) op het netwerk zo vermeden kon worden.

Het Comité neemt er akte van dat dit investeringsniveau voor de vernieuwing van de infrastructuur behouden en zelfs verhoogd zal kunnen worden na 2020, gezien de voltooiing van de noodzakelijke maar consequente investeringen in de beveiliging van het netwerk (ETCS-masterplan). Dit verheugt het Comité dat nogmaals wijst op **het belang om een configuratie van het netwerk te garanderen die flexibiliteit en standvastigheid mogelijk maakt in de exploitatie van de spoorwegdiensten.** .

Het Comité herhaalt zijn aanbevelingen ter zake die al geuit werden in het advies 16/04, namelijk de noodzaak om onverwijld en in onderlinge overeenstemming met de spoorwegondernemingen normen te bepalen die voor elke as van het netwerk het volgende vastleggen:

- de intervallen tussen de schakelgroepen voor tegenspoor en normaalspoor;
- het aantal, de plaats en de lengte van de zijsporen;
- de configuratie van de roosters van de knooppuntstations en de grote tussenstations, het aantal sporen met perron en met stalling.

Deze normen moeten bepaald worden in functie van verschillende parameters en rekening houdend met de toekomstige transportplannen (langetermijnvisie en model van de aansluitingsknooppunten). Binnen dit domein is het ook aangewezen zich te baseren op de ervaring van andere netten en dan in het bijzonder van de Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF), die bekend staan om hun efficiëntie in het beheer van het verkeer en om de stiptheid van hun treinen.

Wat het rollend materieel betreft

De NMBS stelt het rollend materieel voor als eerste prioriteit inzake investeringen. Het Comité ondersteunt deze prioriteit in die zin dat een park met voldoende rollend materieel in goede staat een sleutelement is voor de garantie van het comfort en de stiptheid van de dienstverlening voor de reizigers. Het Comité steunt het nastreven van de doelstelling om de immobilisatie van het rollend materieel nog meer te beperken en erkent het nut van de goedgekeurde investeringen voor de ateliers.

Het Comité heeft echter ook wat voorbehoud en vragen:

- Het Comité meent dat de kwalificatie van de infrastructuur als “(bijna) verzadigd” genuanceerd moet worden⁶. Het betreurt dat dit argument van de verzadiging leidt tot bestellingen van rollend materiaal met als belangrijkste beoogde kenmerk de capaciteit (wagons met twee verdiepingen, geen toegankelijkheid benedenverdieping, ...). Het Comité meent dat een verhoging van de vervoerscapaciteit ook moet worden nagestreefd door een toename van de frequentie van de diensten. Wat de noord-zuidverbinding in Brussel betreft - het vaakst vermelde knelpunt - meent het Comité dat een andere exploitatie dan deze en aangrenzende Brusselse lijnen de verzadigingsproblemen zou kunnen oplossen.
- Het Comité herhaalt dan ook het advies dat het uitte met betrekking tot de aankoop van M7-materiaal (Advies 15/01) dat wees op de belangrijke tekortkomingen inzake toegankelijkheid. **We nodigen de NMBS uit om het speciaal lastenboek opnieuw te bekijken voor de eventuele volgende bestelschijven van M7-materiaal.** Gezien de levensduur van het rollend materieel meent het Comité dat het ondenkbaar is om

⁶ In 2010 bedroeg de gemiddelde bezettingsgraad van het spoorwegnet tijdens de ochtendspits voor het passagiersverkeer 68% (Infrabel: GRIP 2030 juni 2010), met vrij sterke verschillen (19 van de 156 geanalyseerde takken vertonen een bezettingsgraad tussen 80 en 130%, 28 tussen 60 en 80% en 88 takken – of 55% van het totaal – een percentage van minder dan 60%. (Zie https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/storyline_spf_fr_v2.pdf)

rollend materieel aan te kopen dat niet gemakkelijk toegankelijk is. Een slechte toegankelijkheid van het rollend materieel doet afbreuk aan het comfort van de reizigers maar ook aan de stiptheid van de dienstverlening.

- Het Comité stelt zich vragen over het type en de hoeveelheid rollend materieel dat ongeschikt is inzake ETCS. Hoewel het ons evident lijkt dat een aanpassing van de M4-stuurstandrijtuigen niet gerechtvaardigd kan worden in het licht van de leeftijd van dit rollend materieel, willen we voorstellen dat alle andere M4-wagons in het park van rollend materieel behouden kunnen blijven als reservemateriaal (zonder dat dit zware renovaties met zich meebrengt).

Wat de stations en onbewaakte haltes betreft

De overwegingen die de keuzes van de NMBS hebben gestuurd voor de aanpassing van haar projecten inzake opvang van reizigers worden door het Comité als relevant beschouwd: beperkte verbeteringen van de functionaliteiten die rechtstreeks op de intermodaliteit gericht zijn, afwerking van begonnen projecten voor een implementatie van de reeds goedgekeurde investeringen en dit zonder een herziening van hun perimeter uit te sluiten, en het behoud van aanzienlijke middelen voor de verbetering van de perrons en de toegangen.

Bij gebrek aan preciseringen betreffende de beoogde projecten achter de genoemde bedragen **stelt het Comité zich vragen bij de toewijzing van de voorziene middelen in het geval van bepaalde recent gemoderniseerde stations**. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het station van Charleroi-Sud waarvoor een bedrag van 10,997 miljoen € voorzien is of voor het station Luik-Guillemins voor een bedrag van 1,055 miljoen €. Het Comité verbaast zich dan echter weer over het lage bedrag dat voorzien is voor het station van Ottignies (521.000€) terwijl de inrichtingsbehoeften in dit station echt schrijnend zijn. Het Comité moedigt de NMBS bovendien ook aan om de perimeter van het project van het station van Bergen in de mate van het mogelijke te herzien om zo een deel van de voorziene 56,245 miljoen € te kunnen recupereren.

Het Comité betreurt bovendien het regelmatige uitstel van de vervaldag voor de finalisering van het station van Gent-Sint-Pieters.

Wat de verhoging van de perrons betreft, werd geen enkele informatie verschaft betreffende de beoogde doelstellingen ter zake. Het Comité herinnert aan de prioriteiten ter zake en wenst het beoogde programma van de NMBS te kennen (met de planning).

Wat de uitbreiding van de capaciteit betreft

Wat de voltooiing van het GEN betreft, maakt het SMIP van de NMBS enkel melding van het schema van de totale uitgave (zonder details betreffende de aard van de werken en de data van ingebruikneming) en dat van Infrabel vermeldt enkel een totaalbedrag (verdeeld in financieringsbronnen: punt 2).

Het Comité wenst daarom meer informatie te krijgen en benadrukt de **noodzaak om de werken te plannen om zo te komen tot een progressieve en systematische implementatie**

ervan en om zo de frequentie en de stiptheid van de treinen op de trajecten Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel snel te verbeteren.

Ter herinnering, in het advies 16/04 vraagt het Comité uitdrukkelijk om voorrang te verlenen aan de volgende werken:

- voor het GEN op lijn 161: het op 4 sporen brengen van de trajecten Watermaal-Terhulpen en Rixensart-Ottignies - de tweesprong Louvain-la-Neuve waarvan de ruwbouw afgewerkt is; de inrichting en de afwerking van de stations en parkings van Ottignies (inclusief de spoorweginstallaties), Terhulpen, Genval, Rixensart, Profondsart en Bosvoorde
- voor het GEN op lijn 124: het op 4 sporen brengen van het traject Waterloo–Eigenbrakel–Braine Alliance waarvan de ruwbouw is afgewerkt; de inrichting van de stations en parkings van Eigenbrakel (inclusief de spoorweginstallaties), Waterloo, Braine Alliance.

Bovendien wil het comité de aandacht vestigen op het belang om alle stappen te ondernemen die nuttig kunnen zijn voor het krijgen van nieuwe financiële steun op het niveau van Europa, in het bijzonder voor de as 3 (Brussel-Luxemburg). Een proactieve houding ter zake is noodzakelijk.

Bijkomende vragen

Het Comité wenst bijkomende informatie over de volgende punten:

- a) De commerciële wagons en zelfaandrijvende voertuigen: types, aantallen en aangeboden plaatsen, sinds 2017 (huidige situatie) en per jaar tot 2022, rekening houdend met de levering van de reeds bestelde M7-wagons en het uit dienst halen van oud materieel. Dezelfde informatie voor het aantal locomotieven.
- b) In de voorziene investeringen, die investeringen (rubrieken en bedragen) die specifiek acties concretiseren die vervat zitten in het “Gemeenschappelijk actieplan voor stiptheid” van de NMBS en Infrabel? Met name de installatie van het telemetriesysteem (reeds operationeel op de zelfaandrijvende voertuigen Desiro) op het tractiematerieel.
- c) De datum waarop het materieel dat niet is uitgerust met ETCS niet meer kan rijden en het huidige aantal.
- d) Betreffende de afwerking van de volledige uitrusting van het netwerk met ETCS, de eventuele voorziene uitzonderingen, onder andere voor de industriële lijnen of de lijnen voor vereenvoudigd gebruik die enkel gebruikt worden door de goederentreinen met een lage snelheid.
- e) De mogelijkheden om een bijkomend gedelocaliseerd bedrag te voorzien om de werken op as 3 te versnellen aangezien Infrabel meldt dat het plafond van de vooraf gefinancierde bedragen in 2018 bereikt zal worden.