

## ADVIES 19/01

### **EVALUATIE VAN DE VERVOERSPLANNEN 2014 en 2017 van de NMBS. AANBEVELINGEN VOOR HET PLAN 2020-2023**

Advies op 28 maart 2019 door de plenaire vergadering van het Comité goedgekeurd.

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>bladzijde</b>
<b>1. Vervoersplan 2014</b> .....	3
1.1. Belangrijkste kenmerken .....	3
1.2. Vaststellingen .....	4
<b>2. Vervoersplan 2017</b> .....	4
2.1. Belangrijkste kenmerken .....	4
2.2. Vaststellingen .....	5
<b>3. Verplaatsingsbehoeften</b> .....	5
3.1. Samenvatting van studies en onderzoeken in België.....	5
3.2. Buitenlandse voorbeelden: Oostenrijk en Zwitserland.....	8
<b>4. Aanbevelingen voor het vervoersplan 2020 – 2023</b> .....	8
4.1. Voorafgaande voorwaarden .....	9
4.2. Amplitude van de dagelijkse bedieningen.....	10
4.3. Frequentie van de dagelijkse bedieningen.....	11
4.4. Opbouw van de dienstregelingen en organisatie van de aansluitingen	12
4.4.1. Klokvaste dienstregelingen .....	12
4.4.2. Aansluitingen.....	13
4.5. (Her)opening van stopplaatsen.....	14
4.6. Grensoverschrijdende bedieningen over korte afstanden .....	15
<b>5. Voorbereiding van het vervoersplan 2023-2026</b> .....	15
<b>6. Conclusies</b> .....	17

## **Bijlage 1: Bediening en gebruik van de stations**

1. Bediening en gebruik van het station Brussels Airport-Zaventem .....	19
2. Bediening en gebruik van andere stations .....	20
2.1. Inkrimping van de amplitude en van de frequentie vanaf sinds december 2014 op talrijke lokale en enkele IC-verbindingen .....	20
2.2. Uitbreiding van de bediening van de stations van het “S-net” van Brussel .....	21

## **Bijlage 2: Verplaatsingsbehoeften**

1. Bevolking .....	22
1.1. Evolutie van 1981 tot 2018 .....	22
1.2. Bevolkingsvooruitzichten 2018-2070 (Federaal Planbureau, STATBEL, 8 januari 2019) .....	22
2. Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040 (Federaal Planbureau, 31 januari 2019) .....	23
2.1. Personenvervoer .....	23
2.2. Goederenvervoer .....	24
2.3. Opmerkingen van het Comité .....	24
3. Rail4Brussels (definitieve versie van 4 januari 2016) .....	25
3.1. Vooruitzichten van de vraag naar spoorvervoer tegen 2030 .....	25
3.2. Door Rail4Brussels voorgestelde hefboomen .....	26
3.3. Opmerkingen van het Comité .....	27
4. MONITOR-enquête naar de mobiliteit van de Belgen (enquête uitgevoerd in 2016-2017) .....	28
5. BELgian DAily Mobility (BELDAM, 2012) .....	28
6. Diagnostiek woon-werkverkeer 2014 (FOD Mobiliteit en Vervoer, februari 2016) .....	29
6.1. Modaal aandeel van de trein .....	30
6.2. Werktijden .....	30
6.3. Voornaamste problemen van de werkgevers .....	31

## Inleiding

Om het Comité bij het uitwerkingsproces van haar volgende vervoersplan 2020 - 2023 te betrekken, heeft de NMBS het Comité uitgenodigd voor een eerste vergadering die op 17 januari 2019 werd gehouden en waarin ze haar evaluatie van het huidige vervoersplan en het algemene kader van haar volgende vervoersplan heeft voorgesteld.

In dit advies, dat naar aanleiding van de voornoemde vergadering werd opgesteld, geeft het Comité zijn eigen evaluatie van de vervoersplannen die op 14 december 2014 (punt 1) en op 10 december 2017 (punt 2) werden uitgevoerd, verschaft het een korte analyse van de verplaatsingsbehoeften (punt 3), formuleert het zijn aanbevelingen voor de uitwerking van het plan 2020 - 2023 (punt 4) en enkele suggesties voor de voorbereiding van het plan 2023 - 2026 (punt 5).

### 1. Vervoersplan 2014

#### 1.1. Belangrijkste kenmerken

De belangrijkste kenmerken van het vervoersplan dat op 14 december 2014 werd uitgevoerd, zijn:

- De status quo van het totale aantal treinkm op het net.
- De toename van de bediening van het station Brussels Airport-Zaventem.
- De versterking van het aanbod op de drukste assen.
- De afschaffing van IC-treinen en talrijke L-treinen met een “lage” bezettingsgraad op meerdere lijnen of baanvakken, met een inkrimping van de amplitude van de bediening, hoofdzakelijk in het zuiden van het land. Deze afschaffingen komen bovenop de afschaffingen van 9 december 2012.
- De verlenging van de reistijd van talrijke treinen.

Meerdere uitbreidingen van het aanbod werden vervolgens verwezenlijkt na de ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel in april 2016:

- In april 2016, de toename van de voorstedelijke bediening in het oosten van Brussel en de verlenging van twee nieuwe IC-treinverbindingen naar de luchthaven bij de tenuitvoerlegging van het plan 2014, maar voorlopig beperkt tot Brussel-Luxemburg (IC komende van Charleroi-Nijvel) of tot Schaarbeek (IC komende van Dinant-Namen).

- Vanaf 11 december 2016, de versterking van het voorstedelijke aanbod in het oosten en zuiden van Brussel.

## **1.2. Vaststellingen**

In 2015 is het totale aantal nationale reizigers (226,7 miljoen) ten opzichte van 2014 met 0,8 % toegenomen, eenzelfde percentage als in 2014 ten opzichte van 2013 werd vastgesteld (bron: NMBS, jaarlijkse activiteitenverslagen). Ten opzichte van 2013 tonen de tellingen van de NMBS in oktober 2015 vooral een grote toename van het aantal instappende reizigers in Brussels Airport-Zaventem en een aanzienlijke daling in de stations waarvan de amplitude en de frequentie van de bediening per dag zijn verminderd. Deze vaststellingen lijken aan te geven dat de positieve maatregelen van het op 14 december 2014 ten uitvoer gelegde plan, ondanks een verbetering van de stiptheid van de treinen in 2015, grotendeels door de negatieve maatregelen werden tenietgedaan.

In 2017 is het totale aantal nationale reizigers (235,5 miljoen) ten opzichte van 2015 met 3,9 % toegenomen. Deze groei is hoofdzakelijk te danken aan de in 2016 aangebrachte verbeteringen aan de voorstedelijke bediening van Brussel ("S-net") na de ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel. De tellingen van de NMBS in oktober 2017 tonen namelijk een sterke toename van het aantal instappende reizigers in de stations van het "S-net" waarvan het aanbod in 2016 werd verruimd.

Aanvullende informatie hierover staat in bijlage 1.

## **2. Vervoersplan 2017**

### **2.1. Belangrijkste kenmerken**

De belangrijkste kenmerken van het vervoersplan dat op zondag 10 december 2017 ten uitvoer werd gelegd, zijn:

- De voortzetting van de ontwikkeling van de S-verbindingen rondom Brussel (verhoging van de amplitude en van de frequentie) en de verbetering van de voorstedelijke bediening van Antwerpen, Gent, Luik en in mindere mate Charleroi.
- De verhoging van de commerciële snelheid en van het aanbod op bepaalde assen (ook in het weekend), de invoering van bijkomende P-treinen voor studenten op zondagavond.

- De toename van de aansluitingsmogelijkheden tussen treinen (op enkele verbindingen werden de aansluitingen echter sterk teruggeschoefd, met name in Marloie tussen de L-trein Luik – Marloie en de IC-trein Brussel – (Marloie) – Aarlen en, in mindere mate, in Lichtervelde tussen de IC's Gent – De Panne en Brugge - Kortrijk).

Naar aanleiding van de in 2016 en 2017 aangebrachte wijzigingen is het algehele treinaanbod (uitgedrukt in treinkm) ten opzichte van december 2015 met 5,1 % toegenomen.

## **2.2. Vaststellingen**

De tenuitvoerlegging van het plan 2017 getuigt van de bereidheid van de NMBS om gaandeweg tegemoet te komen aan de uitdagingen op het vlak van mobiliteit, in het bijzonder voor de verplaatsingen naar en van de vijf grote agglomeraties van het land. Dit plan blijkt overigens goed door het cliënteel te worden onthaald, aangezien het totale aantal nationale reizigers (243,9 miljoen) in 2018 met 3,6 % is toegenomen ten opzichte van 2017.

Het Comité betreurt echter dat het merendeel van de stations waarvan de eerste en/of de laatste treinen van de dag op 9 december 2012 en 14 december 2014 werden afgeschaft, nog steeds niet van een verbetering van de amplitude van de bediening ervan hebben kunnen genieten. Bovendien werden sinds 10 december 2018 de laatste twee "S1-treinen" tussen Brussel-Zuid en Nijvel op werkdagen wegens infrastructuurwerken afgeschaft zonder een alternatief aan te bieden.

In sommige gevallen hebben de verbeteringen van het plan 2017 vanwege de impact van de infrastructuurwerken op de treinverbindingen nog niet de gewenste effecten gehad, in het bijzonder in de provincie Luxemburg (onderbrekingen van het verkeer van korte of lange duur op bepaalde baanvakken).

## **3. Verplaatsingsbehoeften**

### **3.1. Samenvatting van studies en onderzoeken in België**

Het belang van de verplaatsingen, de uitsplitsing ervan per vervoermiddel en de ontwikkelingen ervan in de tijd zijn van talrijke factoren afhankelijk. Bijlage 2 vermeldt enkele recente Belgische studies hieromtrent. De belangrijkste vaststellingen en conclusies ervan zijn als volgt.

(a) Vooruitzichten op lange termijn van het reizigersvervoer per trein

In het binnenland zal het reizigersvervoer per trein blijven toenemen. De voorspelde groeipercentages verschillen echter sterk van studie tot studie.

- In het document “Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040” van 31 januari 2019, gaat het Federaal Planbureau uit van een gemiddeld groeipercentage van 0,4 % per jaar van het reizigersvervoer per trein (in reizigerskm). Er moet worden opgemerkt dat deze vooruitzichten *bij ongewijzigd beleid* werden opgesteld, dat ze geen rekening houden met de parameters van het spooraanbod (amplitudes, dagelijkse frequenties, ...) en dat het Federaal Planbureau in zijn vooruitzichten van zes jaar eerder (document van 17 september 2012) een gemiddeld groeipercentage van 1,6 % per jaar tussen 2008 en 2030 (in reizigerskm) voorspelde.
- De studie Rail4Brussels (Technum, VUB, Espaces-Mobilités, 2016) gaat uit van een gemiddelde groei van 3,2 % per jaar van de verplaatsingen met de trein naar Brussel tot 2030 en motiveert haar keuze met een scenario dat op een daadkrachtig beleid ten gunste van de spoorwegen is gericht. Hiertoe stelt ze 8 hefboomen voor opdat het spoor zijn belangrijke rol op het gebied van mobiliteit kan blijven vervullen.

(b) “MONITOR”-enquête naar de Mobiliteit van de Belgen (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2018)

- In 2016-2017 bevindt het modale aandeel van de trein in het geheel van de verplaatsingen in België (alle verplaatsingswijzen, inclusief te voet en met de fiets) zich tussen 4 en 5 %. Per motief bedraagt het aandeel van de trein ongeveer 4 % van de verplaatsingen voor vrije tijd, 6 % van het woon-schoolverkeer en 9 % van het woon-werkverkeer. Het aandeel ervan bedraagt minder dan 1 % van de verplaatsingen “overige motieven” (boodschappen, diensten, ...).
- Het gemiddelde aandeel van de trein neemt aanzienlijk toe naargelang de afgelegde afstand: het bedraagt minder dan 1 % voor verplaatsingen van minder dan 10 km, 6 % voor verplaatsingen van 10 tot 20 km, 12 % voor verplaatsingen van 20 tot 50 km en 21 % voor verplaatsingen van meer dan 50 km.

(c) “BELDAM”-enquête (FOD Mobiliteit en Vervoer, POD Wetenschapsbeleid, 2012)

Het profiel van de verplaatsingen in 2010 (alle wijzen en motieven samengenomen en rekening houdend met het vertrekkur) toont aan dat:

- Op werkdagen de verplaatsingen aanzienlijk toenemen vanaf 5 u. en twee piekmomenten vertonen tussen 7 en 9 u. en tussen 16 en 18u.

De intensiteit van de verplaatsingen neemt progressief af na 18 u., wordt tegen 22 u. enigszins stabiel (ze bedraagt dan ongeveer 20 % van de maximale intensiteit tussen 16 en 18 u.) en wordt na middernacht zeer gering.

- Op zaterdagen, zondagen en feestdagen de intensiteit van de verplaatsingen vanaf 7/8 u. aanzienlijk toeneemt. Ze is nagenoeg constant van 9 u. tot ongeveer 17 u. op zaterdag en 19 u. op zondag. Ze neemt vervolgens af, neemt omstreeks 21/22 u. licht toe en wordt na middernacht zeer gering.

Deze vaststellingen worden in de voormelde "MONITOR"-enquête bevestigd.

(d) Diagnostiek woon-werkverkeer 2014 (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2016)

Deze enquête heeft betrekking op het jaar 2014 en op ongeveer 1,5 miljoen werknemers in ondernemingen met meer dan 100 personen.

- Het modale aandeel van de trein bedraagt gemiddeld 10,9 %. Maar het varieert sterk naargelang van de verstedelijkingsgraad van de gebieden waarin de werknemers zijn tewerkgesteld: gemiddeld 19,8 % voor de grote steden (34,1 % voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest) en 3,2 % voor de gebieden met een lage of gemiddelde bevolkingsdichtheid. Ten opzichte van 2005 zijn al deze percentages aan het toenemen.
- Ongeveer 70 % van de aankomsten op de werkplaats bevinden zich tussen 7 en 9 u. en ongeveer 70 % van de vertrekken tussen 15 en 18 u. Er worden ook piekmomenten omstreeks 6 u. (hoofdzakelijk aankomsten), 14 u. (aankomsten en vertrekken) en 22 u. (hoofdzakelijk vertrekken) vastgesteld.
- Ongeveer 55 % van de werknemers werkt volgens vaste werktijden (40 %) en in ploegverband (15 %). Voor hen hebben de aankomst- en vertrekuren van de treinen in het station dat het dichtst bij de werkplaats ligt een grote invloed op de keuze van de verplaatsingswijze.
- Volgens de werkgevers zijn de twee voornaamste problemen betreffende het gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen en Wallonië:
  - 1°) de organisatie van het openbaar vervoer dat onvoldoende op de werktijden van de werknemers is afgestemd;
  - 2°) geen of een ontoereikende bediening.
- Volgens de werkgevers zijn de twee voornaamste problemen betreffende het wagengebruik de congestie en het ontoereikende aantal parkeerplaatsen in de stedelijke gebieden, vooral in Brussel.

Kortom, het aantal reizigers per trein zou sterk moeten blijven groeien. De voornaamste ontwikkelingskansen hebben betrekking op de verplaatsingen naar, van en binnen de belangrijkste steden van het land (woon-werk, woon-school en vrije tijd). Om ervoor te zorgen dat een vraag zich kan manifesteren en kan groeien, moet er echter een adequaat aanbod bestaan. Hiertoe zijn op korte termijn verbeteringen aan het huidige vervoersplan onontbeerlijk, hoofdzakelijk met betrekking tot de amplitude van de bedieningen, de frequentie van de treinen en de aansluitingen. Het gebruik van de stations waar het treinaanbod in 2016 en 2017 werd verhoogd (frequentie en amplitude), is namelijk aanzienlijk toegenomen. Daarentegen werd voor de stations waarvan het aanbod in december 2012 en 2014 werd verlaagd, in het algemeen een aanzienlijke daling van het gebruik ervan opgetekend.

### **3.2. Buitenlandse voorbeelden: Oostenrijk en Zwitserland**

Uit de vervoersplannen van de buitenlandse spoorwegen blijkt dat de amplitude van de bedieningen vaak groter is dan die van talrijke treinverbindingen van de NMBS, met name in Oostenrijk en Zwitserland. De amplitude van de “S-verbindingen” van Graz, Salzburg, Bern en Lausanne bedraagt ongeveer 18 tot 19 uren (tijdsinterval tussen de vertrekken/de aankomsten van de eerste en laatste treinen). In deze twee landen ligt het jaarlijkse gemiddelde aantal verplaatsingen per trein per inwoner ook aanzienlijk hoger dan dat van België in 2017: +30 % in Oostenrijk en meer dan het dubbel in Zwitserland.

## **4. Aanbevelingen voor het vervoersplan 2020 – 2023**

Op de voornoemde vergadering van 17 januari 2019 met de NMBS heeft het Comité begrepen dat het volgende vervoersplan dat van toepassing zal zijn van december 2020 tot december 2023, hoofdzakelijk tot doel zal hebben om de bestaande diensten te verbeteren en de klantentevredenheid te vergroten. Voor het plan 2023-2026 zijn grotere wijzigingen in het aanbod gepland. Bijgevolg hebben de aanbevelingen van het Comité hoofdzakelijk betrekking op de verbetering van drie grote aspecten van het huidige aanbod: de amplitude van de bediening, de frequentie van de treinen en de aansluitingen.

Deze aanbevelingen bepalen de principes die het Comité in de opbouw van het vervoersplan 2020 – 2023 voorstelt toe te passen. De concrete gevallen die vermeld worden zijn voorbeelden en zijn dus niet volledig.



#### **4.1. Voorafgaande voorwaarden**

De verbetering van de stiptheid van de reizigerstreinen is een essentiële voorwaarde om de tijdens de voorbije twee jaar vastgestelde toename van de reizigersaantallen in het binnenlandse vervoer te bestendigen en om het succes van de toekomstige verbeteringen van het spooraanbod te waarborgen. In dit verband verwijst het Comité naar de aanbevelingen uit zijn advies 18/03: "Stiptheid van de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst en beheersing van incidenten". Ook al zijn de belangrijkste oorzaken van incidenten extern aan het spoorwegsysteem (aanrijding van een persoon, ongeoorloofde aanwezigheid van personen op of in de nabijheid van de sporen, kabeldiefstal, enz.), toch hangt de impact van deze incidenten op de stiptheid ook in grote mate af van de respons van Infrabel en van de NMBS, van hun samenwerking, van hun beslissingen en de actiemiddelen die ze inzetten om de vertragingen te beperken en om het normale treinverkeer zo snel mogelijk te herstellen.

In het licht van het vervoersplan 2020-2023, en om de robuustheid ervan te verbeteren, dringt het Comité in het bijzonder aan op de aanbevelingen die het uitbracht in het voornoemde advies en die op korte termijn (zonder grote investeringen) ten uitvoer kunnen worden gebracht. Deze aanbevelingen betreffen:

- 1) De omkeertijd van de treinen in de eindstations;
- 2) De organisatie van de onderhouds- en vernieuwingswerken aan de infrastructuur;
- 3) De beheersing van "kleine" vertragingen;
- 4) De bijsturingsscenario's en de lijnkennis van de treinbestuurders bij onderbreking van het treinverkeer in een station of op een baanvak;
- 5) Het beheer van de incidenten die voortvloeien uit voorvallen met betrekking tot maatschappelijke feiten.

Talrijke assen van het net worden ook door goederentreinen bereden. Het Comité erkent het economisch belang van het goederenvervoer per spoor evenals de noodzaak om de ontwikkeling ervan voort te zetten. Het Comité vraagt echter dat op de baanvakken waarop het reizigersvervoer aanzienlijk is, het verkeer van goederentreinen tijdens de spitsuren zodanig georganiseerd wordt dat de reizigerstreinen niet gehinderd worden omwille van capaciteits- en stiptheidsredenen. Wanneer er zich een incident voordoet, wordt er gevraagd om voorrang te geven aan het herstel van de reizigersdiensten. Wanneer internationale reizigers- en goederentreinen komend uit het buitenland afwijken van de voorziene dienstregeling dan vraagt het Comité om het binnenlandse treinverkeer niet te verstoren.

Het Comité dringt tevens aan op het belang om onder meer de bediening en stiptheid op de baanvakken Brussel – Ottignies (lijn 161) en Brussel – Nijvel (lijn 124) snel te verbeteren door de progressieve indienststelling van de capaciteitsverhogende investeringen. Deze lijnen bedienen de provincie Waals-Brabant en gemeenten waar de bevolking de voorbije decennia sterk is toegenomen en het reizigerspotentieel dus aanzienlijk is.

#### **4.2. Amplitude van de dagelijkse bedieningen**

Het Comité is van oordeel dat de amplitude van de treinverbindingen (tijdsinterval tussen het vertrek/de aankomst van de eerste en van de laatste trein) een van de bepalende factoren is om de aantrekkelijkheid van het spoorvervoersaanbod te vergroten. In dit verband beveelt het Comité bijgevolg de systematische toepassing aan van normen met betrekking tot de dagelijkse bediening van de grote stations van het net die in het centrum van de belangrijkste steden van het land zijn gelegen: Antwerpen-Centraal/Antwerpen-Berchem, Brussel (Centraal, Zuid en Noord) en Brussel-Luxembourg/Schuman, Brugge, Charleroi-Zuid Kortrijk, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Luik-Guillemins, Leuven, Mechelen, Bergen, Namen, Ottignies/Louvain-la-Neuve en Aarlen/Luxemburg. Bijna alle huidige treinverbindingen doen vandaag een of meerdere van deze stations aan.

Het Comité doet de volgende aanbevelingen:

- (a) Voor het merendeel van de IC-, S- en L-treinverbindingen, een amplitude van 17 tot 19 uren op werkdagen en van 16 tot 18 uren op weekenddagen (de eerste vertrekken kunnen met 1 of 2 uren worden verlaat). Deze amplitudes beantwoorden aan het profiel van de verplaatsingen (alle vervoerswijzen en motieven samengenomen) vermeld in de studies over de mobiliteit (zie punt 3.1 hierboven).
- (b) Voor de treinverbindingen die minder gefreunteerde herkomst- en bestemmingsplaatsen aandoen die niet op de grote spoorwegassen zijn gelegen, mag de amplitude lager liggen zonder echter onder de drempel van 16 uren op werkdagen en 14 tot 15 uren op weekenddagen te zakken.

Een amplitude van 16 uren impliceert een aankomst in het eerste grote station voor 6 u. (tussen 5.30 u. en 5.45 u.), en een laatste aankomst na 21 u. (tussen 21.30 u. en 21.45 u.) alsook een eerste vertrek iets na 6 u. (tussen 6.15 u. en 6.30 u.) en een laatste vertrek iets na 22 u. (tussen 22.15 u. en 22.30 u.). Deze amplitude vormt een minimum om tegemoet te komen aan de mobiliteitsnoden, in het bijzonder voor de woon-werkverplaatsingen.

Op talrijke verbindingen voldoet de huidige amplitude van de treinverbindingen reeds aan de voornoemde criteria en deze moet er behouden blijven. Het Comité stelt niettemin vast dat op meerdere verbindingen de minimale amplitude waarvan hierboven sprake is, niet of niet langer van toepassing is. Het is aanbevolen dat de nodige aanpassingen in het raam van het plan 2020-2023 worden aangebracht en dat er voorrang wordt gegeven aan de bedieningen en verbindingen waarvan de amplitude sedert december 2012 en 2014 werd teruggeschoefd.

Wat de amplitude van de treinverbindingen betreft, wil het Comité de averechtse effecten van bepaalde beslissingen beklemtonen: in het bijzonder de eerste of de laatste trein van de dag schrappen omdat deze een "lage" bezetting kent. Het gevolg ervan is dat de betrokken reizigers (met inbegrip van diegenen die 's avonds gewoonlijk de voorlaatste trein nemen en geen alternatief meer hebben als ze deze zouden missen) ook de trein als vervoersmiddel zouden laten staan voor hun reis in omgekeerde richting en waarschijnlijk ook voor andere verplaatsingen. Het reizigersverlies zal altijd een veelvoud zijn van het aantal reizigers op de afgeschafte eerste en laatste treinen.

### **4.3. Frequentie van de dagelijkse bedieningen**

De frequentie van de bedieningen vormt een andere bepalende factor om de aantrekkelijkheid van de trein te vergroten, in het bijzonder voor de woon-werkverplaatsingen, die in het merendeel van de gevallen aan werkroosterverplichtingen zijn onderworpen. Het Comité beveelt aan om de onderstaande principes toe te passen voor de bediening van alle stations van het net, met naleving van de amplitudes waarvan sprake is in punt 4.2.

- (a) Op het merendeel van de door IC-treinen bediende verbindingen, een frequentie van twee treinen per uur en per richting, of meer indien de toevloed van het cliënteel het rechtvaardigt (vooral op werkdagen tijdens de spitsuren). Op enkele minder drukke verbindingen, kan deze een trein per uur en per richting zijn, aangevuld met bijkomende treinen op piekmomenten.
- (b) Op de door S- en L-treinen bediende verbindingen een basisfrequentie van een of twee treinen per uur en per richting naargelang de toevloed van het (potentiële) cliënteel. Op werkdagen en op al deze verbindingen minstens twee treinen per uur en per richting tijdens de piekuren. Op bepaalde baanvakken en tussen bepaalde stations kunnen er ook hogere frequenties worden verwezenlijkt door het naast elkaar aanbieden van twee of meer treinverbindingen zoals dit al het geval is in het raam van de voorstedelijke bediening van Brussel.

's Avonds (na 20/21 uur) mag de frequentie van de treinen op bepaalde verbindingen worden verminderd zonder echter onder de drempel van een trein per uur en per richting te gaan.

Op werkdagen en op het merendeel van de verbindingen voldoet de huidige treinfrequentie al aan de voornoemde principes en deze moet er behouden blijven. Met betrekking tot de bediening van grote steden kent enkel de verbinding Luik – Gouvy – (Luxemburg) een frequentie van een trein per richting om de twee uur in het midden van de dag. Het Comité beveelt aan om op deze verbinding een treindienst met een frequentie om het uur aan te bieden en dit tot 20 uur door de reeds ingezette middelen (personeel en rollend materieel) voor de P-treinen die vandaag 's morgens en op het einde van de namiddag de door de IC-treinen Luik – Luxemburg aangeboden verbinding aanvullen, zo goed mogelijk te gebruiken.

Op weekenddagen zijn verbeteringen wenselijk op meerdere verbindingen teneinde het gebruik van de trein beter te promoten. Tijdens de vergadering van 17 januari 2019 over de evaluatie van het huidige vervoersplan, heeft de NMBS gesproken over de vastgestelde sterke toename van het aantal reizigers op verbindingen waarvan de frequentie sinds december 2017 in het weekend werd opgetrokken en met name op twee verbindingen waarvan de bediening van een trein om de twee uur naar een trein om het uur is gegaan: Mol – Hasselt (op zaterdagen) en Geraardsbergen – Aat – Bergen (op zaterdagen, zondagen en feestdagen). Het Comité beveelt aan om een frequentie om het uur per richting in te voeren, ten minste tussen 9 en 20 uur, op al de verbindingen die momenteel om de twee uur worden bediend.

#### **4.4. Opbouw van de dienstregelingen en organisatie van de aansluitingen**

##### **4.4.1. Klok vaste dienstregelingen**

De klok vaste dienstregelingen met een symmetrieas 00/30 die momenteel gelden, bieden aanzienlijke voordelen en moeten de algemene regel vormen. Het Comité is echter van oordeel dat de strikte en systematische toepassing ervan vanaf de eerste tot de laatste trein op bepaalde verbindingen en op bepaalde uren ongewenste effecten kan hebben, onder meer:

- Een ondergebruik van de ingezette middelen op bepaalde (korte en middellange) verbindingen, ingevolge de moeilijkheid om de beurtregelingen van het personeel en materieel tussen de treinen van de basisdienst en de P-treinen te combineren.

- Een gebrek aan robuustheid van de dienstregeling wegens het nodige inschakelen van P-treinen.

Bijgevolg beveelt het Comité aan om op bepaalde assen van maandag tot vrijdag een bediening op de spitsuren toe te passen die niet (strikt) het basisstramien van de klokvastе dienstregelingen die de rest van de dag gelden, overneemt. Wanneer een IC-trein wordt ont dubbeld door een P-trein, is het ook wenselijk dat de P-trein de IC-trein voorafgaat en niet omgekeerd.

De "decadancing" van de eerste en de laatste treinen van de dag vormt bovendien ook een middel om de amplitude van de bediening van bepaalde stations te verhogen zonder een proportionele toename van de kosten:

- Vervroegen of verlaten van het vertrek- of aankomstuur van de eerste/laatste treinen.
- Bijkomende stopplaatsen opleggen bij het begin van de reis aan de eerste IC-trein(en) van de dag en op het einde van de reis aan de laatste IC-trein(en) in de stations waarvan de bediening overdag door L-treinen wordt verzorgd.

Er dient te worden opgemerkt dat de "decadancing" van treinen al bestaat. De uitwerking van een nieuw vervoersplan is de gelegenheid om de toepassing ervan op bepaalde lijnen of baanvakken naargelang van de omstandigheden te systematiseren.

#### 4.4.2. Aansluitingen

Aansluitingen zijn apriori nadelig: ongemak doordat men van trein moet wisselen, verlenging van de reistijd, risico dat men de volgende trein mist bij vertraging van de eerste. Er moet dus voorrang worden gegeven aan het tot stand brengen van rechtstreekse verbindingen, in het bijzonder over "lange" afstanden (het modale aandeel van de trein neemt immers significant toe naargelang van de afgelegde afstand: zie punt 3.1 (b)).

Niettemin is in knooppuntstations de organisatie van de aansluitingen van het allergrootste belang, vooral tussen IC-treinen en lokale treinen enerzijds, en met het gewestelijk openbaar vervoer anderzijds (in het raam van de "Vervoerregio's" in Vlaanderen en de "Bassins de mobilité" in Wallonië). Dit vormt een essentiële taak in de uitwerking van het vervoersplan. Ze is onontbeerlijk om een "netwerkeffect" uit te bouwen en om zo het aantal reizigers op te trekken.

In het raam van de uitwerking van het vervoersplan 2020-2023, beveelt het Comité de toepassing van de onderstaande beginselen aan:

- (a) De aansluitingstijden hangen af van de omstandigheden: de frequentie van de treinen, de risico's op vertragingen, de omvang van het betrokken (potentiële) cliënteel en de configuratie van de stations (tijd die nodig is om zich van het ene naar het andere perron te begeven, bewegwijzering, ...).
- (b) Voor de verbindingen die een aansluiting vereisen en waarop de frequentie slechts een trein per uur bedraagt, moeten de aansluitingstijden en de wachttijden toereikend zijn om het merendeel van de vertragingen te "absorberen" (behalve bij ernstige verstoring of afschaffing van een trein) en om zo de reizigers de kans te geven hun verplaatsing met de geplande treinen voort te zetten.
- (c) Voor de laatste trein met aansluiting van de dag, moeten er specifieke wachttijden worden vastgelegd en deze moeten voldoende zijn om de geplande reis te garanderen. Bij een groot incident (aanrijding van een persoon, ...) moet de reiziger ook de noodoplossingen kennen die ter beschikking zullen worden gesteld om zijn vervoer tot de eindbestemming te garanderen.

#### **4.5. (Her)opening van stopplaatsen**

Veel stopplaatsen werden in de loop van de laatste decennia (in het bijzonder in 1984) op lijnen in exploitatie afgeschaft. Sindsdien werden er grote bevolkingstoenames vastgesteld in meerdere gemeenten en arrondissementen van het land (zie Bijlage 2, punt 1).

Op dit vlak doet het Comité de volgende aanbevelingen:

- (a) De heropening of de verplaatsing van bepaalde stopplaatsen bestuderen om de toegankelijkheid van het spoorwegaanbod in de zones waar de bevolkingsdichtheid sterk is toegenomen, te verbeteren.
- (b) In het bijzonder de oprichting op korte termijn voorzien van een nieuwe stopplaats tussen Halle en Edingen (lijn 94 Brussel - Doornik), waarvan de bediening kan worden verzekerd door de S5- en S6-verbindingen, en die zich nabij de bebouwde zones bevindt en makkelijk toegankelijk is. In 1984 werden de stopplaatsen tussen Halle en Edingen (15 km) afgeschaft: waaronder Sint-Renelde (gemeente Tubeke), Bierk (gemeente Rebecq), en Lettelingen (gemeente Edingen).

Sindsdien is de bevolking van de drie betrokken gemeenten van 1981 tot 2018 sterk aangegroeid: Edingen +35,9 %, Rebecq +23,7 % en Tubeke +30,6 %. Bovendien hebben deze gemeenten een gevoelig hogere gebruiksgraad van de trein dan het gemiddelde en kent de autoparking van Edingen congestieproblemen.

#### **4.6. Grensoverschrijdende bedieningen over korte afstanden**

Het vervoersplan van het binnenlandse treinverkeer kan niet abrupt stoppen voor de grens. Er moeten frequente verbindingen (minstens één trein per uur en per richting) bestaan met de dichtstbijzijnde buitenlandse steden en er moeten aansluitingen worden aangeboden op treinen van naburige spoorwegondernemingen. Zo zijn er bijvoorbeeld talrijke grensoverschrijdende treinverbindingen tussen Oostenrijk, Zwitserland en Duitsland die een groot succes kennen.

In dit verband dringt het Comité aan op een snelle verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen met het Groothertogdom Luxemburg.

Deze zijn sedert 2018 erg verslechterd: talrijke onderbrekingen van korte of lange duur van het treinverkeer op bepaalde baanvakken ingevolge infrastructuurwerken door Infrabel en door de Luxemburgse Spoorwegen (CFL), homologatie- en/of compatibiliteitsproblemen van het rollend materieel (seininrichting, spanning van de bovenleiding) die leiden tot afschaffing van treinen of verplichte overstappen. Het Comité vraagt ook dat de nodige maatregelen zouden worden genomen om dergelijke problemen in andere verbindingen te vermijden (onder andere naar Aken).

### **5. Voorbereiding van het vervoersplan 2023-2026**

Om het hoofd te bieden aan de maatschappelijke uitdagingen (verbetering van de mobiliteit, vermindering van de vervuiling, strijd tegen de klimaatontregeling ...), moet het modale aandeel van de trein in de verplaatsingen toenemen. Hiertoe zal het vervoersplan 2023-2026 meer substantiële verbeteringen aan de treindienst moeten aanbrenge: een ruimere basisdienst, de toepassing van het concept van de aansluitingsknooppunten, een verhoging van de amplitudes en frequenties op bepaalde verbindingen (ook op weekenddagen).

De huidige verzadigingsgraad van de Noord-Zuidverbinding te Brussel vereist ook een evaluatie van de bediening van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en een beter gebruik van de ringlijnen oost (lijn 26) en west (lijn 28).

Meerdere van deze verbeteringen zullen investeringen vereisen om de capaciteit van het park van rollend materieel (aantal zitplaatsen), om de capaciteit en de exploitatiemogelijkheden van de infrastructuur (nieuwe zijsporen, uitwijksporen en ontvangstsporen in stations, nieuwe verbindingen voor het nemen van tegenspoor en het hernemen van normaalspoor, ...) te vergroten. Daarom beveelt het Comité aan om bijzondere aandacht te besteden aan de voorbereiding van de volgende investeringsplannen 2021-20xx van de NMBS en van Infrabel en om er onder andere de werken in op te nemen voor de optrekking van de capaciteit van de lijnen 26 en 28 (uitwijksporen en zijsporen in Brussel-West, Schaarbeek-Josafat/Evere en Etterbeek) en, voor lijn 28, een betere aansluiting op de lijnen die samenvloeien naar de Noord-Zuidverbinding van Brussel.

Deze doelstellingen moeten worden ingeschreven in de volgende beheerscontracten van de NMBS en van Infrabel die ook hun samenwerking zullen moeten versterken.

Het investeringsplan 2021-20xx van Infrabel zal expliciet rekening moeten houden met de vervoersplannen op lange termijn van de NMBS en van de andere spoorwegondernemingen.

Indien, met het doel aansluitingsknooppunten te optimaliseren, de NMBS de afschaffing van enkele weinig bezochte stopplaatsen overweegt om rittijden in te korten, vraagt het Comité bij deze voorstellen nauw betrokken te worden en dat elk voorstel onderbouwd wordt door een studie die de onderstaande elementen aantoont:

- De structurele redenen voor de lage bezoeksgraad (toegangsmoeilijkheden, verdwijning commerciële of industriële activiteiten, lage bevolkingsdichtheid of daling van de lokale bevolking, geen groeiperspectieven inzake reizigersaantallen, ...).
- Geloofwaardige alternatieven voor het rechtstreeks betrokken cliënteel.
- De voordelen op het vlak van de algehele verbetering van de treinverbindingen (reistijd, optimalisatie van de aansluitingen, stiptheid, ...).



In het kader van de voorbereiding van het vervoersplan 2023 – 2026 vraagt het Comité dan ook aan de NMBS:

- Na te denken over een duidelijkere benaming van de verschillende treindiensten.  
Bij voorbeeld, kan de benaming “IC” vandaag tot verwarring leiden omdat ze zowel voor snelle treinen die uitsluitend grote stations bedienen als voor treinen die een lagere commerciële snelheid hebben en die vaak stoppen, gebruikt wordt.
- Haar samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen te versterken om goede aansluitingen tussen trein en bus te verzekeren, in het bijzonder wanneer de bedieningsfrequentie beperkt is en 's avonds.
- De reizigerstellingen te automatiseren.
- Een groter onderscheid te overwegen tussen de dienstregeling op zaterdag en op zondag (en feestdagen).

## 6. Conclusies

Het Comité is ervan overtuigd dat de groeivoorzichten van het reizigersvervoer per trein aanzienlijk zijn. De amplitude van de bediening, de frequentie van de treinen en de verbetering van de aansluitingen zijn bepalende factoren voor de attractiviteit van de spoorwegdiensten, zoals blijkt uit de voorbeelden van onder meer de spoorwegen in Oostenrijk en in Zwitserland.

Voor het vervoersplan 2020-2023, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- (a) Amplitude van de IC-, S- en L-treinverbindingen.** Op het merendeel van de verbindingen, een amplitude van 17 tot 19 uren op werkdagen en van 16 tot 18 uren op weekenddagen (de eerste vertrekken kunnen met één of twee uren worden verlaat). Voor de treinverbindingen die minder gefrequenteerde herkomst- en bestemmingsplaatsen aandoen, mag deze amplitude lager liggen zonder echter onder de drempel van de 16 uren per werkdag en 14 tot 15 uren op een weekenddag te zakken.
- (b) Frequentie van de IC-treinen.** Op het merendeel van de door IC-treinen bediende verbindingen, een frequentie van twee treinen per uur en per richting, of meer indien de toevloed van het cliënteel het rechtvaardigt (vooral op werkdagen tijdens de spitsuren). Op enkele minder drukke verbindingen, kan de frequentie een trein per uur en per richting zijn, aangevuld met bijkomende treinen op piekmomenten.

(c) **Frequentie van de S- en L-treinen.** Op alle verbindingen ten minste een of twee treinen per uur en per richting naargelang de toevloed van het (potentiële) cliënteel. Op werkdagen en op alle verbindingen minstens twee treinen per uur en per richting tijdens de piekuren.

Op bepaalde baanvakken en tussen bepaalde stations kunnen er ook hogere frequenties worden verwezenlijkt door het naast elkaar aanbieden van twee of meer treinverbindingen zoals dit al het geval is voor de voorstedelijke bediening van Brussel. 's Avonds (na 20/21 uur) mag de frequentie van de treinen op bepaalde verbindingen worden verminderd zonder echter onder de drempel van een trein per uur en per richting te gaan.

Op tal van verbindingen voldoen de amplitudes en de frequenties al aan de voornoemde criteria en moeten ze behouden blijven. In het raam van de uitwerking van het vervoersplan 2020-2023 beveelt het Comité aan om bij voorrang de verbindingen te verbeteren die nog niet aan deze criteria voldoen: die waarvan de amplitude momenteel lager is dan 16 uren en die waarvan de frequentie 1 trein om de twee uren is.

Het Comité begrijpt dat substantiële verbeteringen van het spooraanbod slechts op progressieve wijze kunnen worden verwezenlijkt. Het vervoersplan 2020-2023 vormt een belangrijke stap en moet zijn plaats vinden in de verlenging van de al in 2016 en 2017 genomen maatregelen.

Te meer daar er een consensus bestaat over de noodzaak om de rol van de spoorwegen omwille van maatschappelijke redenen (verbetering van de mobiliteit, vermindering van de vervuiling, strijd tegen de klimaatontregeling, ...) te vergroten.

\*\*\*\*\*

Dit advies werd op 28 maart 2019 door de plenaire vergadering van het Comité goedgekeurd.

## **BIJLAGE 1: BEDIENING EN GEBRUIK VAN DE STATIONS**

### **1. Bediening en gebruik van het station Brussels Airport-Zaventem**

Sinds 2012 is het aantal treinen vanuit Brussels Airport-Zaventem sterk toegenomen. Op werkdagen van 6 vertrekken per uur in 2011 tot 8 sinds juni 2012, tot 10 sinds 14 december 2014 en tot 12 sinds april 2016. Idem voor de aankomsten. De NMBS zegt dat deze toename voornamelijk te wijten is aan de naleving van de verbintenissen in het kader van de PPS Diabolo. Ondanks verschillende verzoeken heeft het Comité geen informatie of document ontvangen met betrekking tot deze verbintenissen, hun kostprijs en de sancties in geval van niet-naleving.

In 2018 bedroeg het aantal treinen vanuit de luchthaven 220 per kalenderdag, tegenover 110 per werkdag en 94 per weekenddag in 2011, wat neerkomt op een toename met respectievelijk 100 % en 134 %. Idem voor de aankomsten. Bovendien is de amplitude van de bediening bijzonder groot. De eerste trein vanuit de luchthaven naar Brussel was bijvoorbeeld om 4.41 u. (werkdagen) of om 5.25 u. (weekenddagen) en de laatste trein vanuit de luchthaven naar Brussel om 0.03 u. (werkdagen) of om 1.04 u. (weekenddagen).

Het aantal reizigers vanuit en naar de luchthaven is van 2013 tot 2017 aanzienlijk toegenomen.

- Volgens de tellingen van de NMBS in oktober 2017, bedraagt het aantal instappende reizigers gemiddeld 8.181 per werkdag en 5.452 per weekenddag, wat ten opzichte van 2013 neerkomt op een toename met respectievelijk 36,6 % en 29,5 %.
- In haar persberichten (van 04.03.2016 en van 31.01.2018) vermeldt de NMBS een toename van het jaarlijkse aantal reizigers (aankomsten + vertrekken) met 7,2 % van 2014 tot 2015 en met 12 % van 2015 tot 2017, wat neerkomt op een totale toename met 20 % van 2014 tot 2017.

## 2. Bediening en gebruik van andere stations

### 2.1. Inkrimping van de amplitude en van de frequentie vanaf sinds december 2014 op talrijke lokale en enkele IC-verbindingen

Om het totale aantal treinkm op het net constant te houden, werden de toename van de treinbediening van Brussels Airport-Zaventem en de versterking van het aanbod op de drukste assen gecompenseerd door de afschaffing van treinen op talrijke lokale verbindingen (L) en op enkele IC-verbindingen, voornamelijk in het begin en op het einde van de dag. Deze afschaffingen en de inkrimping van de amplitude van talrijke bedieningen hebben vaak geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal reizigers in de betrokken stations (voornamelijk in het zuiden van het land), zoals blijkt uit de tellingen van de NMBS elk jaar in oktober.

Ter illustratie vermelden de onderstaande gegevens voor een aantal stations of groepen stations de daling van het aantal instappende reizigers per werkdag in oktober 2017 ten opzichte van oktober 2013, alsook terloops de inkrimping van de amplitude op hun bediening (tijdsinterval tussen vertrek/aankomst van de eerste/laatste trein), de daling van het aantal treinen (aankomsten + vertrekken) in 2017 ten opzichte van 2012 en, in voorkomend geval, andere aanpassingen van de treindienst:

- Moeskroen/Herzeeuw: reizigers -16,8 %  
(Naar Doornik: amplitude: -1 u. voor de vertrekken en -1.30 u. voor de aankomsten; treinen: -37,5 %, van 2 naar 1 trein/uur en per richting op het midden van de dag)
- Quévy/Genly/Frameries: reizigers -31,1 %  
(Amplitude: -3 u. voor de vertrekken en -4 u. voor de aankomsten; treinen: -16,7 %; afschaffing van directe verbindingen naar 's-Gravenbrakel en Brussel, behalve twee P-treinen Quévy-Brussel per richting)
- Binche/Leval: reizigers -41,3 %  
(Amplitude: -1 u. voor de vertrekken en -3 u. voor de aankomsten; treinen: -5,6 %)
- Couvin/Mariembourg/Philippeville: reizigers -26,7 %  
(Amplitude: -50 min. voor de vertrekken en -1.20 u. voor de aankomsten; treinen: -25,5 % en gemiddeld 5 minuten langer onderweg van en naar Charleroi)

## 2.2. Uitbreiding van de bediening van de stations van het “S-net” van Brussel

Volgens de tellingen van de NMBS elk jaar in oktober is het gebruik van de meeste stations van het “S-net” van Brussel waarvan de bediening in 2016 na de ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel werd uitgebreid, sterk toegenomen. Het aantal instappende reizigers per werkdag is tussen 2013 en 2017 als volgt geëvolueerd.

(a) Lijn 26: totale toename:	+27,9 %
• Boondaal:	+3,3 %
• Bordet:	+93,5 %
• Brussel-Luxemburg:	+47,9 %
• Brussel-Schuman:	+16,0 %
• Delta:	-56,7 %
• Etterbeek:	+44,6 %
• Evere:	+34,1 %
• Meiser:	+32,5 %
• Merode:	-55,7 %
• Diesdelle:	+89,7 %

De daling van het aantal reizigers in Merode en Delta is te wijten aan de inkrimping van de bediening van deze stations in 2016 wegens de omleiding van sommige treinen via de Schuman-Josafattunnel, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg en Etterbeek.

(b) Lijn 124 (baanvak Linkebeek – Eigenbrakel): totale toename:	+16,6 %
• Eigenbrakel:	+10,8 %
• De Hoek:	+8,5 %
• Holleken:	+16,0 %
• Linkebeek:	+38,3 %
• St-Genesius-Rode:	+35,1 %
• Waterloo:	+13,3 %

## **BIJLAGE 2: VERPLAATSINGSBEHOEFTE**

### **1. Bevolking**

#### **1.1. Evolutie van 1981 tot 2018**

In de afgelopen decennia is de Belgische bevolking aanzienlijk toegenomen: van 9.848.647 op 1 maart 1981 (NIS, volkstelling) tot 11.358.357 op 1 januari 2018 (Rijksregister), wat neerkomt op een toename met 15,3 %. Hoewel alle provincies een toename van de bevolking kennen, zijn er in deze toename aanzienlijke verschillen al naargelang de arrondissementen en gemeenten.

Ter illustratie en verduidelijking van de voornoemde periode wordt de sterkste toename vastgesteld in het arrondissement Nijvel (dat momenteel overeenkomt met de provincie Waals-Brabant): +37,8 %. Binnen dit arrondissement werden er in de gemeenten langs of in de buurt van lijnen 161 (Brussel-Ottignies-Namen), 140 (Ottignies-Charleroi) en 124 (Brussel-Charleroi) bijzonder grote toenames van de bevolking vastgesteld: Mont-St-Guibert (+74,9 %), Chastre (+66,4 %), Ottignies-Louvain-la-Neuve (+59,9 %), Court-St-Etienne (+47,8 %), Villers-la-Ville (+42,6 %), Eigenbrakel (+32,7 %), Nijvel (+32,1 %). Andere arrondissementen kenden ook grote toenames van de bevolking: de arrondissementen Borgworm (+33,0 %), Marche-en-Famenne (+31,4 %), Aarlen (+31,1 %), Veurne (+28,4 %), Hoei (+28,1 %), Maaseik (+28,0 %), Turnhout (+27,6 %), Bastenaken (+26,1 %) et Dinant (+24,3 %). Het arrondissement Charleroi is het enige met een bevolkingsafname gedurende de betrokken periode (-3,1 %).

#### **1.2. Bevolkingsvooruitzichten 2018-2070** (Federaal Planbureau, STATBEL, 8 januari 2019)

De meest recente bevolkingsvooruitzichten voor België tonen dat de totale bevolking zal blijven toenemen: naar verwachting bereikt ze 11.887.072 op 1 januari 2030 en 12.284.955 op 1 januari 2040, wat ten opzichte van 1 januari 2018 neerkomt op een groei van respectievelijk 4,6 % en 8,1 %. Deze evolutie verschilt echter aanzienlijk per leeftijdscategorie. Van 2018 tot 2030 bedragen de groeipercentages naar verwachting 2,1 % voor de categorie 0-17 jaar, 0,0 % voor de categorie 18-66 jaar en 27,9 % voor de categorie 67-plussers.

## 2. Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2040 (Federaal Planbureau, 31 januari 2019)

Het Federaal Planbureau maakt om de drie jaar in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer lange termijn vooruitzichten voor de transportvraag in België. Deze vooruitzichten worden *bij ongewijzigd beleid* opgesteld. De tijdshorizon van de in januari 2019 gepubliceerde vooruitzichten is vastgelegd op 2040, met 2015 als referentiejaar. Met name de onderstaande hypothesen liggen aan de basis van deze vooruitzichten:

- Tussen 2015 en 2040 een gemiddelde jaarlijkse bbp-groei van 1,5 % (in volume) en een bevolkingsgroei van 0,4 %.
- De modale keuze wordt aan de hand van de gegeneraliseerde kosten van de vervoermiddelen gemaakt: de monetaire kosten en de tijdskosten in monetaire termen (met inbegrip van de eindverplaatsingen en de eventuele wachttijden).
- Het behoud van de bestaande weginfrastructuur (en dus een toename van de verkeerscongestie).
- Zes verplaatsingsmotieven: woon-werk, woon-school (leerplichtonderwijs) en woon-studie (hoger onderwijs), zakelijk, overige inkomensafhankelijke (ontspanning, winkelen, vakanties, ...) en niet-inkomensafhankelijke motieven (familiebezoeken, wandelingen, doktersbezoeken, ...).

### 2.1. Personenvervoer

De vooruitzichten voor het personenvervoer van 2015 tot 2040 zijn als volgt:

- Toename van het aantal verplaatsingen (alle vervoerswijzen, inclusief te voet en met de fiets): +9,5 % (van 10,3 miljard verplaatsingen in 2015 tot 11,3 miljard in 2040). Deze is als volgt verdeeld: +11,0 % voor de verplaatsingen “overige motieven”, +4,9 % voor het woon-werkverkeer en +10,7 % voor het woon-school- en woon-studieverkeer.
- Toename van het aantal reizigerskm (alle vervoerswijzen, inclusief te voet en met de fiets): +9,8 % (van 149,8 miljard reizigerskm in 2015 tot 164,5 miljard in 2040). Deze is als volgt verdeeld: +11,7 % voor de verplaatsingen “overige motieven”, +7,3 % voor het woon-werkverkeer en +8,6 % voor het woon-school- en woon-studieverkeer. De personenwagen blijft het belangrijkste vervoermiddel. Zijn aandeel in het totale aantal reizigerskm bedraagt 82,0 % in 2015 en 81,5 % in 2040.

- Toename van het aantal reizigerskm met de trein: +9,2 % (van 10,2 miljard reizigerskm in 2015 tot 11,2 miljard in 2040), wat neerkomt op een gemiddelde groei van 0,4 % per jaar. Wat het totale aantal reizigerskm betreft, blijft het aandeel van de trein stabiel tussen 2015 en 2040. Het wordt geschat op 3,4 % voor de verplaatsingen “overige motieven”, op 11,1 % voor het woon-werkverkeer en op 31,9 % voor het woon-school- en woon-studieverkeer.

## 2.2. Goederenvervoer

De ontwikkelingsvooruitzichten van 2015 tot 2040 van het totale goederenvervoer (weg, spoor en binnenvaart) vertonen een toename met 25,2 % in tonkm (van 84,0 miljard tonkm in 2015 tot 105,2 miljard in 2040). Over deze periode neemt het goederenvervoer per spoor toe met 59,7 % in tonkm (van 7,2 miljard tonkm in 2015 tot 11,5 miljard in 2040), wat neerkomt op een gemiddelde toename met 1,9 % per jaar, wat aanzienlijk hoger ligt dan die van het personenvervoer.

## 2.3. Opmerkingen van het Comité

- (a) Het aantal reizigerskm met de trein, dat in de vooruitzichten van het Federaal Planbureau wordt vermeld, oftewel 10,2 miljard in 2015, komt ongeveer overeen met het aantal reizigerskm dat in het activiteitenverslag 2015 van de NMBS wordt vermeld: 9,9 miljard reizigerskm voor het binnenlandse reizigersvervoer en 0,4 miljard reizigerskm voor het internationale reizigersvervoer dat door de NMBS wordt beheerd. Dit omvat echter niet langer de door de spoorwegondernemingen Eurostar en Thalys in België uitgevoerde reizigerskm's.
- (b) Van 2015 tot 2018 is het aantal door de NMBS in het binnenland vervoerde reizigers met 7,6 % toegenomen. Dit percentage over een periode van 3 jaar vormt reeds ongeveer 80 % van de door het Federaal Planbureau verwachte toename over een periode van 25 jaar (+9,2 % van 2015 tot 2040). Er dient te worden opgemerkt dat de voorspellingen van het Federaal Planbureau *bij ongewijzigd beleid* zijn gemaakt en dat het econometrische PLANET-model, dat wordt gebruikt om vooruitzichten van de transportvraag op te stellen, geen rekening houdt met de kenmerken van het spooraanbod (frequenties, amplitudes, dienstregeling, enz.) en dat de modale keuze in dit model aan de hand van de gegeneraliseerde kosten wordt gemaakt.



(c) In zijn vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, van 17 september 2012 (referentiejaar 2008), voorspelde het Federaal Planbureau echter gemiddelde jaarlijkse groeipercentages van de transportvraag van personen- en goederenvervoer per spoor die aanzienlijk hoger lagen dan in zijn vooruitzichten van zes jaar later en waarvan in punten 2.1 en 2.2 hierboven sprake is:

- Reizigerskm: van 8,95 miljard in 2008 tot 12,83 miljard in 2030, wat neerkomt op een toename met 43,3 % oftewel gemiddeld 1,6 % per jaar. Het aandeel van de trein wat betreft reizigerskm neemt toe van 7,3 % in 2008 tot 8,8 % in 2030.
- Tonkm: van 7,56 miljard in 2008 tot 16,27 miljard in 2030, wat neerkomt op een toename met 115 % oftewel gemiddeld 3,5 % per jaar. Het aandeel van de trein wat betreft tonkm neemt toe van 11,5 % in 2008 tot 14,7 % in 2030.

### **3. Rail4Brussels (definitieve versie van 4 januari 2016)**

Deze studie werd op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer door Technum, de Vrije Universiteit Brussel en Espaces-Mobilités uitgevoerd. Het doel van de studie is om politieke besluitvorming op strategisch vlak mogelijk te maken ter verbetering van de doortocht en bediening per spoor van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (BHG) in een multimodale context. De keuze om de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding alleen door nieuwe infrastructuur te verhogen, is duur en van lange adem (minstens 15 tot 20 jaar) en zal heel wat ongemak voor de gebruikers veroorzaken. Deze studie die uitsluitend op het personenvervoer betrekking heeft, pleit voor verschillende niet-infrastructurele hefboomen om de uitdagingen van het spoorwegsysteem tegen 2030 aan te gaan.

#### **3.1. Vooruitzichten van de vraag naar spoorvervoer tegen 2030**

In 2010 waren er 709.000 banen in het BHG, waarvan er 338.000 (47,7 %) van werknemers zijn die in het BHG wonen, 239.000 (33,7 %) van pendelaars uit Vlaanderen en 132.000 (18,6 %) van pendelaars uit Wallonië. Bovendien pendelden 61.000 werknemers die in het BHG wonen naar de twee andere Gewesten van het land.

Onder de treinreizigers komende van of met bestemming het BHG in 2010, is 82 % ingestapt of van de trein gestapt in de 3 belangrijkste stations van de Noord-Zuidverbinding en 11 % in de stations van de Europese wijk (Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg) en in dat van Etterbeek.

De (ochtend- en avond) spitsen van het treinverkeer zijn veel meer uitgesproken dan die van de andere vervoerswijzen. Voor het woon-werkverkeer bedraagt het aandeel van de trein 3 % van de verplaatsingen binnen het BHG, 22 % van de verplaatsingen van de GEN-zone naar het BHG en 40 % van de verplaatsingen van de rest van het land naar het BHG.

Wat de vooruitzichten betreft, gaat de studie Rail4Brussels uit van een jaarlijks groeipercentage van 3,2 % voor de verplaatsingen met de trein naar Brussel van 2015 tot 2030, wat neerkomt op een toename met ongeveer 60 % op het totaal van de periode. Aangezien het aantal treinreizigers naar Brussel in 2015 tijdens de ochtendspits (7-9 uur) op 135.000 per dag wordt geraamd, leidt de toepassing van dit percentage in 2030 tot 215.000 reizigers per dag tijdens de ochtendspits. Het vervoer van 135.000 reizigers in 2015 vereist echter reeds 90 % van de beschikbare capaciteit (in aantal treinen). De studie Rail4Brussels concludeert dat het vervoer van 215.000 reizigers naar Brussel in 2030 de in 2015 beschikbare capaciteit met 50 % overschrijdt en dat er dus absoluut maatregelen moeten worden genomen om deze evolutie onder controle te houden. Hiertoe heeft ze 8 hefbomen geïdentificeerd.

### **3.2. Door Rail4Brussels voorgestelde hefbomen**

Rail4Brussels heeft een plan van aanpak (RAILMAP) uitgewerkt en stelt 8 hefbomen voor die de vraag en aanbod per spoor kunnen beïnvloeden om ervoor te zorgen dat het spoor zijn prominente rol op het vlak van mobiliteit kan blijven vervullen.

- 1) Integratie van het aanbod van het openbare vervoer, doelgerichte multimodale informatievoorziening en een meer homogene tarifiering.
- 2) Modulaire tarifiering om de overdracht van sommige verplaatsingen voor of na de ochtendspits aan te moedigen, uitbreiding van telewerk.
- 3) Grotere spreiding van de bestemmingszones binnen het BHG en de GEN-zone om de Noord-Zuidverbinding te ontlasten.
- 4) Modal shift van een deel van de treinreizigers naar andere vervoerswijzen (interregionale trams, snelbussen, elektrische fietsen en fietssnelwegen, carpooling).
- 5) Optimalisering van de bestaande spoorcapaciteit, in het bijzonder de Noord-Zuidverbinding, via operationele maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn en het aantal treinen tijdens spitsuren doen toenemen (rationalisering van vertrekprocedures in Brussel-Centraal, nieuwe technologieën op het vlak van seininrichting, ...).
- 6) Capaciteitsverhoging van het rollend materieel en bijhorende specialisatie naargelang de soort infrastructuur en dienstverlening.

- 7) Grotere specialisatie van het net en de ontwikkeling van andere exploitatievormen van de spoordiensten. Afstand van het principe van een “allround” infrastructuur op maat van het meest ongunstige spoortransport (namelijk de langste, zwaarste en minst remmende of optrekkende treinen).
- 8) Hoewel de implementatie van de 7 voormelde hefbomen het mogelijk moeten maken om tegen 2030 aan de vraag naar spoorvervoer te voldoen, toch acht Rail4Brussels het wenselijk dat er over het belang van de uitbouw van nieuwe infrastructuren in Brussel wordt nagedacht. Hiertoe zijn verschillende reeds gekende voorstellen volgens een multicriteria-analyse onderzocht en beoordeeld. Deze houdt rekening met de doelstellingen en bezorgdheden van alle betrokken actoren (en niet enkel met die van de NMBS en Infrabel). De nieuwe infrastructuren die de beste score behalen hebben betrekking op de capaciteitsverhoging van ringlijnen en een betere aansluiting ervan op de aslijnen van het net: oostelijke (lijn 26) en westelijke (lijn 28) ringlijnen van Brussel.

### **3.3. Opmerkingen van het Comité**

- (a) De studie Rail4Brussels heeft haar groeivoorzichten van het treinverkeer naar Brussel van 2015 tot 2030 niet zelf uitgewerkt. Ze heeft verschillende recente studies hierover geraadpleegd en hieruit een gemiddelde van de jaarlijkse groeipercentages gehaald, dat neerkomt op ongeveer 3 % per jaar. Dit percentage ligt ruim boven het percentage dat uit de voorzichten van het Federaal Planbureau in januari 2019 voortvloeit (+0,4 % per jaar op het volledige net). Rail4Brussels rechtvaardigt haar keuze in dit verband via een scenario voor een voluntaristisch spoorbeleid betreffende verplaatsingen binnen, naar en uit het BHG.
- (b) Sinds enkele jaren heeft de NMBS verschillende maatregelen genomen om de bediening van het BHG te verbeteren en om een groter aantal reizigers te vervoeren: de bestelling van 445 dubbeldeksrijtuigen (M7) die in principe vanaf einde 2019 geleidelijk in gebruik zullen worden genomen, de uitbreiding van de voorstedelijke bediening en in het bijzonder van de stations op lijn 26 (“S-net”) ten gevolge van de opening van de Schuman-Josafattunnel in 2016, de modernisering van stations voor een beter reizigersonthaal.

#### **4. MONITOR-enquête naar de mobiliteit van de Belgen (enquête uitgevoerd in 2016-2017)**

Deze enquête werd uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Vias Instituut en heeft als doel de verplaatsingsgewoonten van de Belgen beter te begrijpen. De eerste resultaten werden in december 2018 door de FOD Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd en omvatten voornamelijk de volgende bevindingen (het gedetailleerde verslag wordt in de loop van 2019 verwacht):

- Belgen maken gemiddeld 2,2 verplaatsingen per dag en leggen dagelijks gemiddeld 35 km af. Twee derde van de verplaatsingen gebeurde voor afstanden van 10 km of minder. Ouderen (65-plussers) blijven zich aanzienlijk verplaatsen en leggen gemiddeld 25 km per dag af.
- De trein wordt in 4 % van het totale aantal verplaatsingen gebruikt. Op het vlak van afgelegde afstanden bedraagt zijn aandeel 12 %. Ten opzichte van de voorgaande enquêtes zijn deze percentages aan het toenemen.
- Per motief bedraagt het gemiddelde aandeel van de trein 4 % van de verplaatsingen voor vrije tijd, 6 % van het woon-schoolverkeer en 9 % van het woon-werkverkeer. Het bedraagt minder dan 1 % van de verplaatsingen “overige motieven” (boodschappen, diensten, ...).
- Het aandeel van de trein neemt aanzienlijk toe naargelang de afgelegde afstand: het bedraagt minder dan 1 % voor verplaatsingen van minder dan 10 km, 6 % voor verplaatsingen van 10 tot 20 km, 12 % voor verplaatsingen van 20 tot 50 km en 21 % voor verplaatsingen van meer dan 50 km.

#### **5. BELgian DAily Mobility (BELDAM, 2012)**

Deze enquête waarvan de resultaten in 2012 werden gepubliceerd, werd in 2010 op initiatief van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van de POD Wetenschapsbeleid uitgevoerd. Ze heeft betrekking op de verplaatsingsgewoonten van de Belgen: het gebruik van de vervoermiddelen, de fysieke moeilijkheden om zich te verplaatsen, de motieven, de dienstregelingen, de afstanden en de duur van de verplaatsingen.

Wat betreft het profiel van de vertrekuren (alle vervoerswijzen en motieven samengenomen, en rekening houdend met het tijdstip van vertrek) tonen de resultaten van de enquête aan dat:

- Op werkdagen de verplaatsingen aanzienlijk toenemen vanaf 5 u. en twee piekmomenten vertonen tussen 7 en 9 u. en tussen 16 en 18u.

De intensiteit van de verplaatsingen neemt progressief en aanhoudend af na 18 u., wordt tegen 22 u. enigszins stabiel (ze bedraagt dan ongeveer 20 % van de maximale intensiteit tussen 16 en 18 u.) en wordt na middernacht zeer gering.

- Op zaterdagen, zondagen en feestdagen de intensiteit van de verplaatsingen vanaf 7/8 u. aanzienlijk wordt. Ze blijft nagenoeg constant vanaf 9 u. tot ongeveer 17 u. op zaterdag en 19 u. op zondag. Ze neemt vervolgens af, neemt omstreeks 21/22 u. licht toe en wordt na middernacht zeer gering.

Deze enquête toont ook aan dat de inwoners van het noorden van Waals-Brabant en van het noorden van Henegouwen (gemeenten langs lijnen 94 Brussel – Doornik, 96 Brussel – Bergen, 124 Brussel – Charleroi en 161 Brussel – Ottignies, met name Edingen, Opzullik, Tubeke, Waterloo, Eigenbrakel, Ter Hulpen, Rixensart, Ottignies-Louvain-la Neuve en Waver) vastere klanten van de NMBS zijn dan de gemiddelde Belg. Meer dan 10 % van de inwoners neemt de trein ten minste vier keer per week, ongeveer 20 % van de werknemers gebruikt de trein om zich naar het werk te begeven (oftewel driemaal het nationale gemiddelde) en 16 % van de studenten gebruikt de trein (oftewel tweemaal het nationale gemiddelde).

## **6. Diagnostiek woon-werkverkeer 2014 (FOD Mobiliteit en Vervoer, februari 2016)**

Alle werkgevers uit de private en de publieke sector met gemiddeld meer dan 100 werknemers zijn verplicht om driejaarlijks en voor elk van hun vestigingseenheden met ten minste 30 personen een vragenlijst over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers in te vullen en zo bij te dragen tot een beter beheer van de mobiliteit (Programmawet van 8 april 2003, artikelen 161 tot 170). In 2014 hebben 3.947 werkgevers deelgenomen aan deze enquête die betrekking heeft op 10.734 vestigingseenheden en ongeveer 1,5 miljoen werknemers.

## 6.1. Modaal aandeel van de trein

(a) Het modale aandeel van de trein bedraagt 10,9 %, wat betekent dat 10,9 % van de verplaatsingen tussen de woonplaats en de werkplaats met de trein als belangrijkste vervoerswijze gebeurden (de wijze waarmee het grootste deel van het jaar doorgaans de langste afstand werd afgelegd tussen de woonplaats en de werkplaats). Dit percentage varieert sterk naargelang van:

- Het Gewest waarin u bent tewerkgesteld: 34,1 % voor het BHG, 5,3 % voor Vlaanderen en 5,0 % voor Wallonië.
- De verstedelijkingsgraad van het gebied waarin u bent tewerkgesteld: gemiddeld 19,8 % voor de dichtbevolkte gebieden (deze gebieden omvatten de steden Antwerpen, Brussel, Brugge, Charleroi, Kortrijk, Gent, Luik, Leuven, Bergen, Namen, Oostende) en 3,2 % voor de gebieden met een lage of gemiddelde bevolkingsdichtheid.

De vermelde percentages hebben betrekking op het jaar 2014 en zijn ten opzichte van 2005 allemaal aan het toenemen.

(b) Verschillende factoren beïnvloeden het modale aandeel van de trein, met name:

- De bereikbaarheid van de werkplaats: al dan niet in de nabijheid van een station.
- De plaats van de woonplaats ten opzichte van de spoorwegassen.
- De afstand tussen de woonplaats en de werkplaats: boven de 60 km, meer dan 40 % van de verplaatsingen wordt met de trein afgelegd, in het bijzonder naar Brussel.
- De activiteitssector: de vestigingsplaats van de ondernemingen en het beheer van de werktijden.

Volgens de vorige diagnostiek met betrekking tot 2011, is Edingen de gemeente waarvan de inwoners het meest gebruikmaken van de trein voor hun woon-werkverkeer (41,1 %), gevolgd door Denderleeuw (40,7 %), Lierde (35,8 %), Opzullik (35,6 %) en 's-Gravenbrakel (35,3 %). Dit soort gegevens komt niet voor in het verslag van de diagnostiek 2014.

## 6.2. Werktijden

(a) Indeling van de werknemers volgens hun soort werktijden (2014):

- Vast: 39 %
- Variabel: 28 %
- In ploegverband: 16 %
- Onregelmatig: 17 %

De organisatie van de werktijden hangt vooral af van het soort werk dat moet worden verricht en varieert dus van sector tot sector.

(b) Het verslag over de diagnostiek woon-werkverkeer 2014 verschaft geen gegevens over de tijdstippen van aankomst en vertrek op de werkplaats. Deze gegevens zijn evenwel beschikbaar in het verslag over de diagnostiek 2011:

- 70,7 % van de aankomsten op de werkplaats bevinden zich tussen 7 en 9 u. In het geval van prestaties met vaste werktijden, bereikt dit percentage 86,3 %.
- 71,6 % van de vertrekken vanaf de werkplaats bevinden zich tussen 15 en 18 u. In het geval van prestaties met vaste werktijden, bereikt dit percentage 86,5 %.
- Ook worden er piekmomenten vastgesteld omstreeks 6 u. (5,2 % van de aankomsten en 2,1 % van de vertrekken), 14 u. (4,6 % van de aankomsten en 5,1 % van de vertrekken) en 22 u. (2,1 % van de aankomsten en 4,8 % van de vertrekken).

### **6.3. Voornaamste problemen van de werkgevers**

a) De problemen betreffende het wagengebruik hebben voornamelijk betrekking op de bereikbaarheid van de werkplek in de stedelijke gebieden, vooral in Brussel:

1°) de congestie en de files;

2°) het ontoereikende aantal parkeerplaatsen.

b) De twee voornaamste problemen betreffende het gebruik van het openbaar vervoer in Vlaanderen en Wallonië zijn:

1°) de organisatie van het openbaar vervoer dat onvoldoende op de werktijden is afgestemd;

2°) geen of een ontoereikende bediening.

---