

Inhoud

Woord vooraf	3
--------------	---

Deel 1 : Het activiteitenverslag 2005

1.1 Voorstelling van het Comité

1.1.1 Hoe werkt het Raadgevend Comité?	9
1.1.2 Samenstelling van het Raadgevend Comité	11

1.2 Activiteiten van het Comité

1.2.1 Chronologisch jaaroverzicht	15
1.2.2 Plenaire vergaderingen	17
1.2.3 Vergaderingen van het Uitvoerend Bureau	21
1.2.4 Contacten met de NMBS groep	23
1.2.5 Contacten met de Ombudsmannen bij de NMBS	27
1.2.6 Andere activiteiten van het Uitvoerend Bureau	28

1.3 Wisselwerking met de beleidsinstanties

1.3.1 Met de NMBS groep	31
1.3.2 Op het federale niveau	34

Deel 2 : De Adviezen

2.1 Uitgebrachte adviezen in 2005	37
2.2 Thematisch overzicht van de adviezen uitgebracht in 2005	39
2.3 Antwoord van de NMBS groep op de adviezen	41
2.4 Concrete resultaten	43
2.5 De Adviezen	45

Bijlagen

1 Lijst met uitgebrachte adviezen sinds 1996	163
2 Thematisch overzicht uitgebrachte adviezen sinds 1996	169
3 Lijst van de leden van het Comité	171
4 Contact met het Comité	173

* De paginering van de adviezen vindt u op de keerzijde *

Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS

nr	De Adviezen van 2005	1	2	3
01	Light Rail – principieel advies	B	I	47
02	Brochure "horaires" au départ de Namur	F	S	51
03	Onthaal op de perrons van het station Landegem	N	S	53
04	Accueil sur les quais en gare de Court Saint Etienne	F	S	55
05	Sluiting van stationsloketten – 2de advies	B	S	57
06	Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises	F	S	59
07	Brochure "dienstregelingen" bij vertrek uit Dendermonde	N	I	61
08	Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS groep ?	B	S	65
09	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Zuid	N	S	67
10	Accueil sur les quais en gare de Paliseul	F	S	69
11	Soorten P-treinen	B	I	71
12	Trains L sur la ligne 162	F	S	75
13	Réouverture de la gare de Cuesmes	F	S	77
14	Opvolging van de adviezen van het Comité	B	S	79
15	Aan het Comité te leveren informatie	B	S	81
16	Accueil sur le quai en gare de Coo	F	S	83
17	Onthaal op de perrons van het station Bordet	B	S	85
18	Afschaffing van de 1ste klas ?	B	I	87
19	Opnieuw sneeuwtreinen – een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?	B	I	91
20	Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005	B	I	95
21	Onthaal op de perrons van het station Buizingen	N	S	99
22	Accueil sur le quai en gare de Lodelinsart	F	S	101
23	Onthaal op de perrons van het station Schoonaarde	N	S	103
24	Spoor of toeristisch pad?	B	I	105
25	Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons	B	I	109
26	Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)	F	S	113
27	Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS	B	S	115
28	Beheerscontract tussen de Staat en INFRABEL	B	S	117
29	Onthaal op het perron van het station Overpelt	N	S	119
30	Accueil sur les quais en gare de St Denis Bovesse	F	S	121
31	Accueil sur le quai en gare de Boussu	F	S	123
32	Onthaal op de perrons van het station Weerde	N	S	125
33	Tweede evaluatie van het onthaal in de stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand	B	I	127
34	De dienst « Trein + Fiets »	B	I	131
35	De indeling van stations in categorieën	B	I	139
36	Fermeture de la gare du Campinaire	F	S	145
37	Accueil sur les quais en gare d’Aye	F	S	147
38	Onthaal op het perron van het station Koksijde	N	S	149
39	Het onthaal op de perrons in “Revalor”	B	S	151
40	Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises	F	S	155
41	De Cityrail- aansluitingen	B	I	157

1 : officiële taal van het advies : **N** = Nederlands/**F** = Frans/**B** = tweetalig
2 : opgenomen in de jaarverslag : **S** = synthese/**I** = integraal
3 : bladzijde : waar het advies terug te vinden is in dit jaarverslag

Woord vooraf

Brussel, 24 maart 2006

U hebt nu het 10^e Jaarverslag in handen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers. In januari werd deze tiende verjaardag reeds met de nodige luister gevierd, maar het krijgt uiteraard een staartje bij dit rapport, waaraan het synthesewerk met de 35 adviezen over het onthaal op de perrons is toegevoegd.

Heeft het Comité in die 10 jaar zijn bestaansreden kunnen hard maken?

Het is een feit : het Comité geniet weinig bekendheid, noch bij de pers, noch bij het grote publiek. Vermoedelijk omdat het geen echt controversiële, laat staan extreme standpunten inneemt. Het Comité is de facto een raad van wijzen en geen actiegroep. Desondanks heeft het zijn plaats veroverd bij 's lands beleid, vooral dan in de Kamercommissie Infrastructuur, waar zijn adviezen een dankbare inspiratiebron zijn voor tal van parlementaire vragen. Ook bij de NMBS is het Comité een begrip geworden, althans bij de exploitant waarmee het vrij regelmatige contacten onderhoudt, terwijl Infrabel en Patrimonium (Holding) vooralsnog de kat uit de boom bekijken.

Hebben die 10 jaar iets opgebracht?

Wij hebben bewust gekozen om geen palmares op te stellen van de concrete resultaten van onze werking. Enerzijds omdat het Comité hierbij vaak slechts één van de actoren is, naast tal van drukkingsgroepen en plaatselijke politici. Anderzijds omdat de resultaten van onze bijna 200 adviezen zich niet binnen één bepaalde tijdspanne laten samenbrengen, maar vaak pas na ettelijke jaren aan de oppervlakte komen. Zo hebben wij pas in 2005 de uitwerking kunnen vaststellen van adviezen uit 2000, 2001 en 2002. Wie de gewoonte heeft om alles in procenten uit te drukken zal wellicht glimlachend de schouders ophalen, maar het Comité heeft nu al genoeg in handen om gestaag de ingeslagen weg te blijven volgen.

Hoewel het onthaal op de perrons in januari reeds uitvoerig aan bod kwam, vormt dit langlopende project een van de hoekstenen van ons Jaarverslag, ook omdat het een van de indicatoren is voor de klantgerichtheid binnen de NMBS groep. En die is zeker niet schitterend, vooral wanneer wij vaststellen dat er in binnenverkeer de facto twee soorten klanten zijn : die van de grote stations en die van de kleine stations. Als in een mantra blijft de NMBS hameren op de voorrang die zij geeft aan de eerste om te kunnen verantwoorden dat er sowieso weinig gedaan wordt voor de tweede.

O ja, regelmatig worden kleine stations volledig vernieuwd, maar vaak ten koste van het wachtcomfort, terwijl de grote meerderheid verder blijft verkommeren. Dáár wil het Comité het verschil maken, door eenvoudige en betaalbare verbeteringen voor te stellen. Vooralsnog zonder merkbaar resultaat. Bij gebrek aan middelen? Mocht men aan de 200 kleinste stations – die samen meer instappende reizigers tellen dan bijv. Liège-Guillemins – slechts 1/10 besteden van de vele miljarden die de grote stationsprojecten ontvangen, dan zou het NMBS-landschap er al heel anders uitzien en het imago van de NMBS zou er zeker op vooruitgaan.

Ondanks deze verschillen in behandeling, worden de NMBS-tarieven voor iedereen zonder onderscheid “aangepast aan de levensduurte”. In de praktijk kan het ook moeilijk anders. Doorgaans heeft het Comité geen moeite met deze aanpassingen zolang er een aanwijsbare vooruitgang is in de dienstverlening. Ook in 2005 werden heel wat verbeteringen aangebracht aan de treindienst, denken wij maar aan de nieuwe bediening van de luchthaven vanuit Leuven.

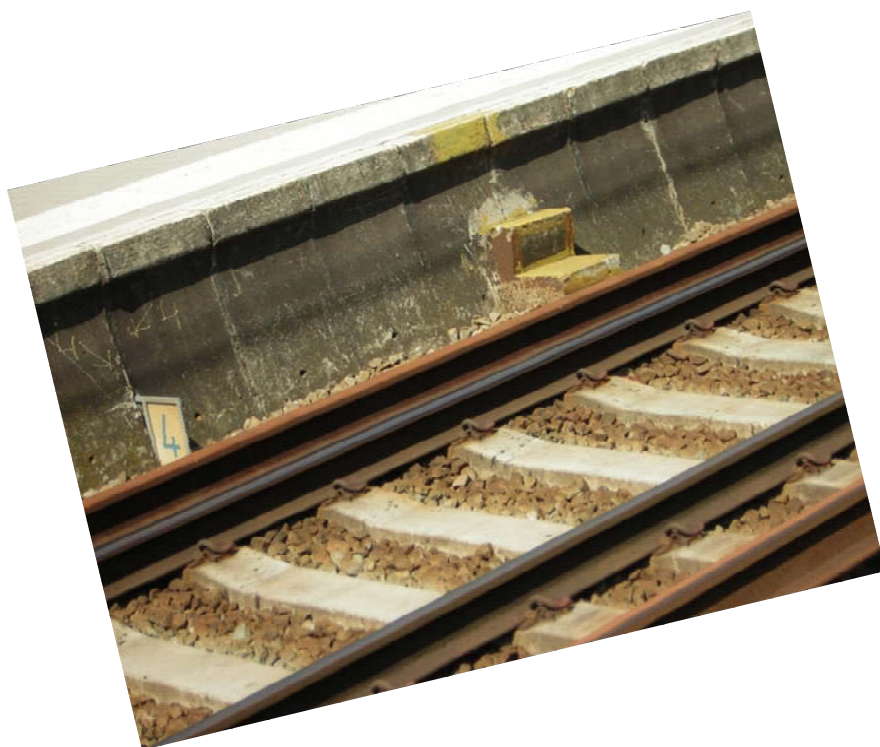
Toch heeft de jongste tariefaanpassing een negatief advies gekregen, omdat op heel wat punten de *kwaliiteit* haperde of zelfs achteruitging. Zo werden in 2005 ettelijke tientallen loketten definitief gesloten, evenals de bijhorende wachtruimte, en werden voor tientallen anderen de openingsuren vaak heel drastisch beperkt, terwijl er aan het wachtcomfort op de perrons van die stations nauwelijks iets werd gedaan.

Ook de stiptheid blijft een heikel punt, en dit zolang een trein met maximum 5 minuten vertraging in het eindstation toch “op tijd” is, terwijl het gros van de reizigers onderweg al uitgestapt is. Vaak is de vertraging in de tussenstations aanzienlijker en worden verschillende aansluitingen niet gehaald, vooral met het regionaal vervoer : die mensen zijn ’s avonds een half uur, één uur of meer later thuis, maar dat is nergens terug te vinden in de officiële statistieken.

Wat dan met de driemaandelijke tevredenheidsenquêtes waarop de NMBS doorgaans voldaan terugblijkt? Het Comité zal de cijferresultaten zeker niet in twijfel te trekken, maar waarschuwt voor te veel zelfgenoegzaamheid : in globale percentages, hoe positief ook, verdrinken de punctuele problemen en disfuncties, wat zeker bij de betrokken klanten de wrevel alleen maar kan aanwakkeren. Het is dan ook de plicht van de NMBS om die (in haar ogen) onbelangrijke en “niet relevante” problemen daadwerkelijk aan te pakken. Het is ook de opdracht van het Comité om af en toe de NMBS wakker te schudden, zoals voor het onthaal op de perrons.

De NMBS is een prachtige machine. Dat ze af en toe wat hapert, is eigen aan elk ingewikkeld mechanisme. Daarom moet ze nu en dan geolied worden. Ook het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft een aantal oliekannetjes in reserve en zal die waar nodig op tijd en stond wel aanspreken.

Philippe Janssens
voorzitter



Deel 1

Het Activiteitenverslag 2005

...

Deel 1

Het Activiteitenverslag 2005

1.1 Voorstelling van het Comité

...

1.1.1 Hoe werkt het Raadgevend Comité?

Oprichting

Officieel werd het Comité opgericht met de wet op de hervorming van sommige overheidsbedrijven van 21 maart 1991 :

Art. 47

§ 1. Er wordt een raadgevend comité opgericht bij elk autonoom overheidsbedrijf aangeduid in het koninklijk besluit bedoeld in artikel 43, §1, tweede lid.

De Koning regelt de samenstelling en de werking ervan bij een in Ministerraad overlegd besluit.

§ 2. Het raadgevend comité verleent advies betreffende alle aangelegenheden die betrekking hebben op de door het overheidsbedrijf verleende diensten.

Het comité wordt geraadpleegd met betrekking tot de bepalingen in het beheerscontract die de gebruikers aanbelangen.

Het comité geeft zijn advies op verzoek van het overheidsbedrijf, van de minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert of op initiatief van het comité zelf.

§ 3. Het raadgevend comité brengt jaarlijks verslag uit betreffende zijn activiteiten bij het overheidsbedrijf en bij de minister onder wie het overheidsbedrijf ressorteert.

Samenstelling

Het werd op 10 oktober 1995 , zowat 10 jaar geleden, effectief opgestart. Het KB van 4 juni 2002 regelt de huidige samenstelling, waarbij het Comité een zo getrouw mogelijke weergave is van het middenveld in onze samenleving. Het Comité telt 26 effectieve leden en evenveel plaatsvervangers.

Al deze mensen zijn afgevaardigd door een hele reeks organisaties en instanties uit vrijwel alle lagen van de burgermaatschappij, zoals u kunt zien in punt 1.1.2.

Opdrachten

De kerntaak van het Comité bestaat er dus in **ADVIEZEN** uit te brengen over elke aangelegenheid die betrekking heeft op de door de NMBS verleende diensten. Hierbij heeft het echter geen enkele beslissingsmacht. Vanzelfsprekend draait de hele werking van het Comité in essentie rond de redactie, de bespreking, de aanpassing en het uitbrengen van die adviezen.

In tegenstelling tot wat zijn naam suggereert, richt het Comité zich niet tot de individuele gebruikers, die in eerste instantie bij de NMBS groep zelf of bij de Ombudsman terecht kunnen. Individuele opmerkingen kunnen wel bijdragen tot een betere kennis van een aantal structurele problemen, die mogelijk het voorwerp kunnen uitmaken van een advies.

Het **OVERLEG** met de NMBS groep bestaat momenteel vooral uit periodieke, informele gesprekken betreffende de dienstregelingen en de gemengde werkgroep “Tarieven”, waar ook de ombudsman aan deelneemt.

Werking

Al het voorbereidende werk wordt geleverd door het **UITVOEREND BUREAU**, samengesteld uit de Voorzitter, de Ondervoorzitter (beide benoemd bij Ministerieel besluit) en twee Adjunct-Ondervoorzitters (gekozen onder de leden).

Alle vier werken ze op vrijwillige basis - wat onvermijdelijk is, vermits het Comité nauwelijks over hulpmiddelen beschikt, met uitzondering dan van het secretariaat dat verzekerd wordt door de NMBS groep, die ook de lokalen in de Koloniënstraat ter beschikking stelt van het Comité. Sinds mei 2003 is er wel een halftijdse medewerker.

Het Uitvoerend Bureau zorgt voor de vertegenwoordiging van het Comité bij diverse gelegenheden, verzekert het dagelijks beheer, bereidt de plenaire vergaderingen voor en ontwerpt nieuwe adviezen.

Het bureau komt dan ook bijna wekelijks bijeen, soms vaker...

De **PLENAIRE VERGADERINGEN**, waar de adviesvoorstellen worden besproken, geamendeerd en goedgekeurd, bieden ook de gelegenheid om de stand van zaken op te maken, zowel over interne (het Comité) als over externe (de NMBS groep) kwesties, en de leden te informeren over een hele waaier aan spooronderwerpen (exploitatie, strategieën, nieuwe ontwikkelingen, dienstregelingen, enz.)

Hoewel het Comité er bij KB toe gehouden is om jaarlijks minimum driemaal in plenaire vergadering bijeen te komen, gebeurt dit in de praktijk 7 à 8 maal per jaar.

De Adviezen

Jaarlijks brengt het Comité een aantal adviezen uit die bestemd zijn voor de NMBS groep, de Minister van Mobiliteit en Verkeer, de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven en, indien nodig, ook andere instanties, zoals het Parlement, de Europese Commissie of een betrokken gemeente.

Zo brengt het Comité, in volle onafhankelijkheid, adviezen uit over alles wat rechtstreeks of onrechtstreeks te maken heeft met de dienstverlening die de gebruikers van de NMBS groep verwachten: de spoordiensten (reizigers en goederen), de infrastructuur, het rollend materieel, de kwaliteit, de tarieven, dienstregelingen, enz..

Adviezen kunnen aangevraagd worden door de NMBS groep, de Minister van Mobiliteit of de Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, maar meestal worden de adviezen uitgebracht op eigen initiatief van het Comité.

Omdat het kan beschikken over heel wat ervaring en deskundigheid onder zijn leden, is het Comité dan ook in staat om met ruime kennis van zaken adviezen uit te brengen over een groot aantal thema's rond spoorwegen en openbaar vervoer.

Wel houdt het Comité zich in principe niet bezig met sociale, budgettaire of politieke kwesties, noch met het interne beheer van de NMBS groep.

1.1.2 De Samenstelling van het Raadgevend Comité

Het Comité is samengesteld uit 26 leden. Het Koninklijk Besluit van 4 juni 2002 regelt deze samenstelling als volgt.

- **10 leden die de treingebruikers vertegenwoordigen**
 - één voor de personen met een beperkte mobiliteit
 - één voor de fietsers
 - één voor de jongeren
 - één voor de senioren
 - twee voor de gezinnen
 - vier voor de gebruikersorganisaties
- **4 leden die de economische actoren vertegenwoordigen**
 - twee voor de kleine en middelgrote ondernemingen
 - twee voor de zelfstandigen
- **2 leden die de vervoerssector vertegenwoordigen**
 - één voor de zeehavens
 - één voor de wegvervoerders
- **2 leden die de industriële gebruikers vertegenwoordigen**
- **3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen en die zetelen in de Nationale Arbeidsraad**
- **1 lid aangewezen door de Federale Overheid**
- **1 lid aangewezen door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest**
- **1 lid aangewezen door "L'Union des Villes et Communes de Wallonie"**
- **1 lid aangewezen door de "Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten"**
- **1 lid dat de milieuverenigingen vertegenwoordigt**

...



Deel 1

Het Activiteitenverslag 2005

1.2 Activiteiten van het Comité

...

1.2.1 Chronologisch jaaroverzicht

Hierna volgt een beknopt overzicht van alle activiteiten van het Comité, opgesplitst per maand. Daarna vindt u meer gedetailleerde opsommingen van vergaderingen en andere activiteiten.

januari

- 4 | bezoek van de stations Brussel Kapellekerk en Congres
- 11 | bureau
- 13 | interview J. Pistral, ondervoorzitter, voor RTBF 2 betreffende de sluiting van stationloketten
- 18 | bureau
- 25 | plenaire vergadering
- 28 | vergadering met de ombudsmannen

februari

- 1 | bureau
- 4 | informatievergadering bij de NMBS “Reizigers” omtrent de geplande verbeteringen aan de informatie aan de klanten via internet (Easy Acces)
- 8 | bureau
- 22 | bureau

maart

- 1 | bureau
- 4 | overleg dienstregelingen met de directie “Reizigers” van de NMBS
- 8 | plenaire vergadering
- 11 | deelname door J. Pistral, ondervoorzitter, aan het colloquium van het CGSP Namur over New Passengers, gratis woon/werkvervoer en de afschaffing van 1^{ste} klasse
- 15 | deelname aan de persconferentie van de ombudsmannen
- 16 | bureau
- 18 | voorstelling van het jaarverslag 2004, met persconferentie
- 22 | bureau

april

- 11 | onderhoud met de heren Haek (NMBS Holding), Lallemand (Infrabel) en De Scheemaecker (NMBS), de 3 gedelegeerd bestuurders van de NMBS groep en de heer Migom (Directeur Generaal Holding Strategie en Coördinatie) en Mevr. Henuset (NMBS Holding)
- 12 | bureau
- 19 | bureau
- 23 | deelname door P. Janssens, voorzitter, aan het colloquium van het MR te Charleroi
- 23 | uiteenzetting gegeven door J. Pistral, ondervoorzitter, bij de “Ligue des Familles” over het Comité en zijn werking
- 26 | bureau

mei

- 3 | plenaire vergadering
- 10 | vergadering met de ombudsmannen
- 17 | bureau
- 30 | deelname door P. Janssens, voorzitter, aan het colloquium over mobiliteit aan de ULB
- 31 | bureau
- 31 | gemengde werkgroep "Tarieven"

juni

- 1 | deelname door D. De Roeck, stafmedewerker aan de parlementaire zitting waarbij de 3 ceo's van de NMBS groep zich voorstelden
- 7 | bureau
- 14 | plenaire vergadering
- 21 | bureau
- 21 | overleg dienstregelingen met de directie "Reizigers" van de NMBS

september

- 6 | bureau
- 13 | vergadering met de ombudsmannen
- 20 | plenaire vergadering
- 27 | bureau
- 27 | uiteenzetting door de NMBS omtrent de nieuwe dienstregelingen in 2005 en 2006
- 30 | gemengde werkgroep "Tarieven"

oktober

- 11 | bureau
- 11 | overleg dienstregelingen bij de directie "Reizigers" van de NMBS
- 18 | bureau
- 22 | uiteenzetting door J. Pistral, ondervoorzitter, bij de "Ligue des Familles" over de sluiting van loketten
- 25 | plenaire vergadering

november

- 4 | deelname door P. Janssens, voorzitter, aan de studiedagen Mobilys, georganiseerd door de NMBS groep en meer bepaald aan de openbare sessie over het GEN
- 8 | bureau
- 22 | bureau
- 25 | bezoek van P. Janssens, voorzitter en Ann Isebaert, adjunct ondervoorzitter, aan de burgemeester van Turnhout, de heer M. Hendrickx, ter voorbereiding van de persconferentie t.g.v. de tiende verjaardag van het Comité, op 17 januari 2006
- 29 | bureau
- 29 | vergadering met de ombudsmannen

december

6	bureau
8	inhuldiging van de bocht van Nossegem
12	inhuldiging van de reizigersdienst Quévy, Maubeuge, Aulnoye
13	plenaire vergadering
16	bezoek aan de nieuwe Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, de heer B. Tuybens
20	bureau

1.2.2 Plenaire vergaderingen in 2005

Op de plenaire vergaderingen informeert de voorzitter de leden over de actuele toestand bij de NMBS, de werking en de activiteiten van het uitvoerend bureau. Hij verzamelt ook de door de leden aangebrachte opmerkingen in verband met de dienstregelingen, de tarieven, enz.

Tevens worden de door het uitvoerend bureau voorbereide adviezen gedetailleerd besproken en eventueel goedgekeurd.

25 januari

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

04/38	5 ^{de} bijvoegsel aan het tweede beheerscontract – definitieve goedkeuring
05/01	Light Rail – principieel advies
	F. Verhees, adjunct ondervoorzitter, geeft een uiteenzetting over Light Rail. Hij toont een aantal geslaagde projecten in het buitenland. Er volgt een discussie waarna het advies wordt goedgekeurd.
05/02	Brochure "horaires" au départ de Namur
05/03	Onthaal op de perrons van het station Landegem
05/04	Accueil sur les quais en gare de Court Saint Etienne
05/05	Sluiting van stationsloketten – 2 ^{de} advies
05/06	Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises
05/07	Brochure "dienstregelingen" bij vertrek uit Dendermonde
05/08	Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS groep ?

8 maart

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

05/10	Accueil sur les quais en gare de Paliseul
05/11	Soorten P-treinen
05/12	Trains L sur la ligne 162
05/13	Réouverture de la gare de Cuesmes

A. Van Roos van de NMBS, directie Reizigers geeft nadere toelichting omtrent het project "Easy Acces" dat vanaf september 2005 ter beschikking zou gesteld worden van de klanten via het internet.

3 mei

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

05/09	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Zuid
05/14	Opvolging van de adviezen van het Comité
05/15	Aan het Comité te leveren informatie
05/16	Accueil sur le quai en gare de Coo
05/17	Onthaal op de perrons van het station Bordet
05/18	Afschaffing van de 1ste klas?
05/19	Opnieuw sneeuwtreinen – een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?
05/20	Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005

14 juni

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

05/21	Onthaal op de perrons van het station Buizingen
05/22	Accueil sur le quai en gare de Lodelinsart
05/23	Onthaal op de perrons van het station Schoonaarde
05/24	Spoor of toeristisch pad?
05/25	Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons
05/26	Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)

Aan de aanwezige leden worden de samenvattende teksten overhandigd van het derde Beheerscontract, alsook de brief van Minister Vande Lanotte en de voorlopige adviezen die door het Uitvoerend Bureau bij hoogdringendheid werden uitgebracht.

P. Janssens, voorzitter, licht het standpunt van bureau toe d.m.v. een presentatie.

20 september

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

05/27	Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
	Na een grondige bespreking wordt dit voorlopige advies unaniem goedgekeurd.
05/28	Beheerscontract tussen de Staat en INFRABEL
	Na een grondige bespreking wordt dit voorlopige advies unaniem goedgekeurd.
05/29	Onthaal op het perron van het station Overpelt
05/30	Accueil sur les quais en gare de St Denis Bovesse

De wijziging van het Huishoudelijk Reglement waarbij volmachten kunnen gegeven worden wanneer leden vroeger de vergadering dienen te verlaten, wordt eenparig goedgekeurd.

25 oktober

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

- 05/31 | Accueil sur le quai en gare de Boussu
- 05/32 | Onthaal op de perrons van het station Weerde
- 05/33 | Tweede evaluatie van het onthaal in stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand
- 05/34 | De dienst « Trein + Fiets »
- 05/35 | De indeling van stations in categorieën
- 05/36 | Fermeture de la gare du Campinaire

Voorst worden de problemen besproken die reizigers ondervinden tijdens promotiereizen naar toeristische bestemmingen, het seniorenbiljet en de betaalparkings.

13 december

De volgende adviezen werden besproken en goedgekeurd

- 05/37 | Accueil sur les quais en gare d'Aye
- 05/38 | Onthaal op het perron van het station Koksijde
- 05/39 | Het onthaal op de perrons in "Revalor"
- 05/40 | Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises
- 05/41 | De Cityrail-aansluitingen

Verder wordt gesproken over de problemen in het station van Blaton na de sluiting van de wachtzaal en de regeling voor de NMBS veiligheidsdiensten in Doornik. Ook wordt gediscussieerd over het principe van de stilterijtuigen.

...

1.2.3 Vergaderingen van het Uitvoerend Bureau

Het Uitvoerend Bureau van het Raadgevend Comité komt regelmatig samen, met een gemiddelde frequentie van 4 keer per maand en soms vaker naargelang de omstandigheden.

Op deze vergaderingen wordt het dagelijkse beheer van het Comité geregeld. De agenda van het bureau en de plenaire vergaderingen wordt er opgesteld, de adviezen worden er gepland en opgevolgd. De spoorwegactualiteit wordt door het bureau op de voet gevolgd. Voorbereidingen van allerlei gesprekken en onderhandelingen met de NMBS groep, politici of andere personen of instellingen worden hier uitgewerkt.

De vergaderingen hadden plaats op dinsdagen :

januari	11, 18
februari	1, 8, 22
maart	1, 16, 22
april	12, 19, 26
mei	17, 31
juni	7, 21
september	6, 27
oktober	11, 18
november	8, 22, 29
december	6, 20

...

1.2.4 Contacten met de NMBS groep

Overzicht

4 februari	Informatievergadering bij de NMBS "Reizigers" omtrent de geplande verbeteringen aan de informatie aan de klanten via internet
4 maart	Periodieke werkgroep "Dienstregelingen"
11 april	Kennismakings- en overlegvergadering met de top van de NMBS groep
31 mei	Gemengde werkgroep "Tarieven" met de NMBS, het Comité en de Ombudsman bij de NMBS
21 juni	Periodieke werkgroep "Dienstregelingen"
27 september	uiteenzetting door de NMBS omtrent de nieuwe dienstregelingen in 2005 en 2006
30 september	Gemengde werkgroep "Tarieven" met de NMBS, het Comité en de Ombudsman bij de NMBS
11 oktober	Periodieke werkgroep "Dienstregelingen"
4 november	Studiedagen "MobilyS" bij de NMBS groep – openbare sessie over het GEN

Periodieke Werkgroep "DIENSTREGELINGEN"

De leden van het Uitvoerend Bureau vertegenwoordigen het Comité in deze werkgroep. Voor de NMBS zijn de vertegenwoordigers M. Poncelet, of zijn vervanger, voor het zuidelijke landsgedeelte en M. Spriet, of zijn vervanger, voor het noordelijke landsgedeelte.

Vergadering van 4 maart

Voor het ganse land :

- voorstellen tot aanpassing van de dienstregelingen en het aanbod in juni en december 2005;
- programma eindejaarsperiode 2005 en begin 2006 (vorig punt);
- aanbod voor 2006 : laatste trein naar Brussel, dit probleem zal bestudeerd worden;
- het ingrijpende plan tot wijziging dat voorzien was voor 2006 wordt uitgesteld tot 2007;
- de IC/A : waarom hangt er een piloot-rijtuig voor- en achteraan de trein? de NMBS weet van niets en is verwonderd want dit veroorzaakt een vermindering van de beschikbare plaatsen;
- lijn 39 : geplande elektrificatie;
- lijn 36 : installatie ECTS wat de toegelaten snelheid zal verhogen;
- april 2007 : het materieel "binnenland" zal inzetbaar zijn op de nieuwe lijn vanuit Antwerpen;
- vanaf 4 april, zullen, door het heropstarten van de werken te Antwerpen, meer P treinen ingezet worden op de lijn Antwerpen-Boom;

- december 2006 : verbetering van de bediening te Hasselt.

Voor Vlaanderen :

- aansluitingen te Leuven en R67 : de regiomanager komt tussen voor het tot stand brengen van perron/perron aansluiting wanneer er weinig tijd is om over te stappen;
- lijn 25 : laatste trein van Brussel naar Antwerpen : aansluitingen in Mechelen : het probleem wordt besproken;
- lijn 35/16 : L treinen en R 67 : probleem wordt besproken.

Voor Wallonië :

- lijn 37 : de werken vorderen normaal; nog een dienst tegen-spoor te Angleur zonder gevolgen;
- lijn 132 : schooltrein : klacht van het Atheneum van Philippeville : RZ begrijpt de klacht niet, de bedoelde trein (4807) vervoert ongeveer 215 reizigers met 2 AM 41;
- lijnen 139 en R67 : na de werken kan de normale dienstregeling hernomen worden;
- lijnen 161/162 : samenstelling van de "Jean Monet" : deze trein (265) is slechts samengesteld uit 3 rijtuigen om de volgende redenen : verboden voor binnenlandse reizigers en verlaging van de vergoedingen (beslissing RZ internationaal);
- lijn 161 : treinen na 18 uur : het probleem wordt onderzocht.
- heropening van de lijn 165 : stand van zaken : het project maakt vorderingen maar de lijn zou slechts heropend worden tot Aubange;
- herinstelling van de verbinding Aulnoy-Mons : stand van zaken : dit lijngedeelte zou door Frans materieel bediend worden dat eerst moet gehomologeerd worden door de SNCF - herneming van de dienst voorzien voor juni 2005.

Vergadering van 21 juni

Voor het ganse land :

- treinen tijdens de eindejaarsperiode;
- details dienstregeling op 11 december 2005;
- transportplan 2007.

Voor Wallonië :

- lijn 37;
- L treinen op de lijn 162;
- Liège als verkeersknooppunt;
- aanbod en bediening van de lijn 140.

Voor Vlaanderen :

- voorziene bediening van de lijn 25;
- aansluitingen te Vilvoorde;
- treinen P Aarschot-Leuven-Etterbeek;
- aansluiting te Denderleeuw vanuit Geraardsbergen.

Vergadering van 11 oktober

Voor het ganse land :

- aangekondigde wijzigingen voor 11 december 2005;

Voor Vlaanderen :

- laatste treinen naar Brussel;
- heropening van Evergem;
- bediening Leuven-Geraardsbergen na 11 december.

Voor Wallonië :

- bediening Frankrijk-België van Maubeuge en Aulnoye;
- bediening van Jeumont;
- Charleroi, Le Campinaire, Lodelinsart;
- lijn 37 : evolutie – heropening Hergenrath ;
- Liège Guillemins ;
- perspectieven voor de lijn 44;
- vervanging van IC H materieel in M6;
- bediening 's avonds en R 6-7.

Gemengde Werkgroep NMBS-Ombudsdienst-RCG "Tarieven"

Vergadering van 31 mei

- * toepassing van het artikel 14 van “Bundel I Tarieven”;
- * het biljet “Escapade Luxembourg”;
- * evaluatie reglement “groepsreizen”;
- * getrouwheidskaart;
- * tariefintegratie;
- * tarieven voor kinderen;
- * voorafgaandelijke informatie aan het Comité;
- * Eurodomino;
- * speciaal tarief luchthaven.

Vergadering van 30 september

Deze vergadering is volledig gewijd aan de geplande tariefverhogingen op 1 februari 2006.

Informatievergaderingen

Tijdens deze bijeenkomsten wordt door de NMBS informatie verstrekt over een aantal dossiers.

Vergadering van 4 februari – NMBS Reizigers

Het project “Easy Acces” wordt hier voorgesteld aan het Uitvoerend Bureau van het Comité. Dit is een computerprogramma dat de klanten beter moet informeren omtrent dienstregelingen “door to door” via het internet.

Vergadering van 27 september – NMBS Reizigers

Deze vergadering die ging over het vervoersplan voor 2005 en 2006, werd ook bijgewoond door het Kabinet Overheidsbedrijven, de NMBS Holding en de FOD Mobiliteit (ADVL).

Kennismakings- en overlegvergadering

Vergadering van 11 april met de top van de NMBS groep :

- J. Haek (NMBS Holding)
- L. Lallemand (Infrabel)
- M. De Scheemaecker (NMBS)
- A. Migom (Directeur Generaal – Holding - Strategie en Coördinatie)
- M-G Henuset (NMBS-Holding)

- procedure beantwoorden van de adviezen;
- uitrusting kantoor;
- secretariaat;
- samenwerking en periodiek overleg;
- new passengers.

Studiedagen

Mobilys : 4 november

P. Janssens, voorzitter, neemt als deskundige deel aan de studiedagen over mobiliteit, georganiseerd door de NMBS groep en meer bepaald aan de openbare sessie over het GEN.

1.2.5 Contacten met de Ombudsmannen bij de NMBS

Vergadering van 28 januari

- dienstregelingen in de eindejaarsperiode;
- spoorboekje;
- uitbreiding van de zones voor de KeyCard;
- artikels 12 en 14 van “Bundel I Tarieven”;
- groepstarieven;
- nieuwe structuur NMBS groep;
- tariefaanpassingen op 1 februari 2005.

Vergadering van 10 mei

- agenda gemengde werkgroep “Tarieven”;
- klachten bij de ombudsman;
- spoorboekje NS;
- eindejaarsdiensten;
- nieuwe structuur;
- hulp aan minder-validen in de stations.

Vergadering van 13 september

- spoorboekje en papieren informatie;
- beheerscontracten;
- problemen met de KeyCard;
- prijsverhogingen.

Vergadering van 29 november

- tariefaanpassingen op 1 februari 2006;
- nabespreking studiedagen “Mobilys”, georganiseerd door de NMBS groep;
- stilterijtuigen;
- gemengde werkgroep “Tarieven”.

1.2.6 Andere activiteiten van het Uitvoerend Bureau

4 januari

bezoek van de stations Brussel Congres en Brussel Kapellekerk, met rondleiding door plaatselijke verantwoordelijke.

13 januari

interview met J. Pistrat, ondervoorzitter, voor RTBF 2 betreffende de sluiting van stationloketten

11 maart

deelname door J. Pistrat, ondervoorzitter, aan het colloquium van het CGSP Namur over New Passengers, gratis woon/werkvervoer en de afschaffing van 1^{ste} klasse

15 maart

deelname aan de persconferentie van de ombudsmannen

18 maart

voorstelling jaarverslag 2004 met persconferentie

23 april

deelname door P. Janssens, voorzitter, aan het colloquium van het MR te Charleroi
uiteenzetting gegeven door J. Pistrat, ondervoorzitter, bij de “Ligue des Familles”
over het Comité en zijn werking

30 mei

deelname door P. Janssens, voorzitter, aan het colloquium over mobiliteit aan de ULB

1 juni

deelname door D. De Roeck, stafmedewerker aan de parlementaire zitting waarbij de 3 ceo's van de NMBS groep zich voorstelden in de Kamercommissie “Infrastructuur, het verkeer en de Overheidsbedrijven”

22 oktober

uiteenzetting door J. Pistrat, ondervoorzitter, bij de “Ligue des Familles” over de sluiting van loketten

25 november

bezoek van P. Janssens, voorzitter en Ann Isebaert, adjunct ondervoor-zitter, aan de burgemeester van Turnhout, de heer M. Hendrickx, ter voorbereiding van de persconferentie t.g.v. de tiende verjaardag van het Comité, op 17 januari 2006

8 december

inhuldiging van de bocht van Nossegem

12 december

inhuldiging van de reizigersdienst Quévy, Maubeuge, Aulnoye

16 december

bezoek aan de nieuwe Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, de heer B. Tuybens

Deel 1

Het Activiteitenverslag 2005

1.3 Wisselwerking met de beleidsinstanties

...

1.3.1 Wisselwerking met de NMBS groep

Het Jaar 2005 was in die zin bijzonder dat het gekenmerkt werd door de vrij ingewikkelde opsplitsing van de “oude” NMBS, sinds 1 januari 2005 de NMBS-Groep geworden met de Holding, de Exploitatiemaatschappij en de Infrastructuurbeheerder (Infrabel). Om die reden moeten sommige elementen enigszins gerelativeerd worden, zelfs indien de opsplitsing op zich geen merkelijke invloed had op de werking van het Comité.

1. OP MATERIEEL VLAKE

De Koninklijke Besluiten van 5 maart 1992 (Art.3) en 4 juni 2002 bepalen dat het secretariaat van het Comité ten laste valt van de NMBS, thans de NMBS-Groep.

Deze opdracht werd toevertrouwd aan de NMBS-Holding, die dus instaat voor de administratieve en materiële ondersteuning van het Comité. De Holding stelt lokalen ter beschikking, neemt de bureauapparatuur en -toeleveringen voor haar rekening, dus ook het druk- en verzendwerk. Zoals voorheen hebben een paar medewerkers van het Algemeen Secretariaat de opdracht om tijdens hun werkuren ook taken uit te voeren in opdracht van het Comité. Deze taken beperken zich doorgaans tot het algemeen secretariaatswerk, waaronder o.m. de contacten en de briefwisseling met de leden en naar buitenaf toe, het opstellen van de verslagen van de plenaire vergaderingen en het verzenden van de nieuwe adviezen.

De NMBS-Holding heeft deze verplichting in 2005 op een correcte en voortreffelijke manier vervuld, terwijl de intussen al 3 jaar beloofde aansluiting op het Internet van de apparatuur in het kantoor in de Koloniënstraat stilaan in de eindfase gekomen is.

Qua personeel is vooral het werk van de secretariaatsmedewerkers maar ook van de vertaaldienst een onmisbare, waardevolle en zeer gewaardeerde hulp voor het Comité.

2. INFORMATIE

Het Raadgevend Comité kan alleen zinvol en efficiënt werken op basis van goede, betrouwbare en recente informatie. Vanuit de NMBS gebeurt dit op verschillende niveaus.

- Op vraag van het Comité verzorgt de NMBS informatierondes over diverse aspecten van de spoorexploitatie en het beleid van de NMBS. Deze informatierondes hebben doorgaans plaats voor de aanwezige leden op het einde van een plenaire vergadering. Dit was het geval op 8 maart 2005, over het project Easy Access dat tot doel heeft via het Internet alle informatie te geven over de volledige verplaatsing met het openbaar vervoer tussen twee willekeurige plaatsen of adressen.
- Daarnaast heeft de afdeling Route Management van de directie “Reizigers” op 27 september 2005 een informatiezitting gehouden voor de leden van het Uitvoerend Bureau, waarbij de aanpassingen aan de dienstregeling op 11 december 2005 in detail werden voorgesteld, evenals de krachtlijnen van de aanpassingen aan het aanbod die voorzien worden voor december 2006.
- Zoals de vorige jaren kreeg het Comité een volledige informatiebundel over de volgende tariefaanpassing (1-2-2006), doch pas **nadat** de Raad van Beheer hierover reeds een beslissing had genomen.
- Ook mocht het Comité vanaf mei 2005, zoals in vroegere jaren, de maandelijkse statistieken over de stiptheid van de treinen opnieuw in ontvangst nemen.

- De instroom van allerhande documenten en verslagen die betrekking hebben op tal van aspecten van de dienstverlening en op specifieke thema's die het Comité aanbelangen was al sinds 2002 grotendeels opgedroogd. In deze toestand kwam er in 2005 geen verandering, met uitzondering dan van de specifieke documentatie die uitgedeeld werd tijdens de overlegvergaderingen over de dienstregelingen en de hierboven aangehaalde informatievergaderingen, doorgaans verzorgd door de afdeling "Reizigers Nationaal" van de directie "Reizigers".
- Wel kreeg het Comité de toezegging dat het, op aanvraag, een aantal statistieken en gegevens over de specifieke opdrachten van de drie entiteiten van de NMBS-Groep die rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking hebben op de reizigers- en goederendiensten zal kunnen bekomen.

Aangezien heel wat inlichtingen over het algemeen pas achteraf worden bekomen, is het Comité, door zijn structuur, niet in staat om op het gepaste moment te reageren of om zijn standpunt te geven over bepaalde gebeurtenissen, onderzoeksresultaten en andere diverse feiten.

3. ADVIESAANVRAGEN

In de loop van 2005 heeft de NMBS-Groep **geen enkele** adviesaanvraag ingediend. In 2003 was dit evenmin het geval. In 2004 daarentegen had de NMBS toch één aanvraag ingediend.

4. DE ANTWOORDEN OP DE ADVIEZEN

Bepalingen

Volgens Art.64 van het *tweede Beheerscontract* tussen de Staat en de NMBS "verbindt de NMBS zich er toe binnen de maand te antwoorden (behalve bij moeilijke materies) op alle door het Raadgevend Comité van de Gebruikers uitgebrachte adviezen."

Met het in voege treden van het derde Beheerscontract voor elk van de drie entiteiten van de NMBS-Groep werd deze bepaling aangepast, zoals blijkt uit het Art.70 van het beheerscontract met de NMBS Exploitatiemaatschappij :

“ De NMBS verbindt zich ertoe, in haar relaties met het Raadgevend Comité van de Gebruikers binnen een redelijke termijn te antwoorden, via de NMBS Holding, op alle adviezen die worden geformuleerd door het Raadgevend Comité van de Gebruikers.”

Dezelfde bepaling, zij het met een ander artikelnummer, werd eveneens opgenomen in de twee andere beheerscontracten.

Resultaten

Wij stellen vast dat de limiet van één maand, die in de periode van einde 2002 tot begin 2005 nauwelijks werd gerespecteerd door de toenmalige NMBS, thans vervangen wordt door een soepel en dus rekbaar "redelijke termijn". Gezien de nieuwe structuur van de NMBS is dit ongetwijfeld een meer haalbare optie dan de strakke deadline die tot begin 2005 van kracht was, vooral daar in april werd afgesproken dat de antwoorden van de verschillende entiteiten van de NMBS-Groep door de directie Strategie en Ontwikkeling van de Holding gebundeld zullen worden in één overzichtelijk antwoord.

Zonder zich vast te pinnen op een rekenkundig gemiddelde of een "ideale termijn" heeft het Comité inderdaad kunnen vaststellen dat met ingang van de nieuwe regeling de meeste antwoorden op de adviezen binnen een tijdsperiode van een kleine twee maanden ontvangen

worden. Hierbij kan het vaststellen dat de grote “vloedgolven” (tot 10 antwoorden in één keer teneinde de ingelopen achterstand enigszins in te halen) gelukkig tot het verleden horen.

Om de nieuwe regeling alle kansen te geven heeft het Comité besloten om in dit verslag, in tegenstelling tot de vorige jaren, geen detailoverzicht te publiceren van de timing en het gehalte van de ontvangen antwoorden.

5. HET OVERLEG

In 2005 bleef het reële overleg tussen de NMBS en het Comité enigszins beperkt tot twee groepen van periodieke vergaderingen :

- De werkgroep « dienstregelingen », die enerzijds tot doel heeft een aantal specifieke problemen op het net aan te kaarten en daar zo mogelijk oplossingen voor te zoeken, maar anderzijds ook de gelegenheid bij uitstek is om informatie te bekomen over nieuwe projecten op korte of iets langere termijn op het vlak van de spoordiensten, en vooral over de (voor)ontwerpen van aanpassingen aan de dienstregelingen.
- De in 2004 opgestarte *gemengde werkgroep* NMBS-Ombudsdienst-Comité voor het bespreken van diverse tarifaire kwesties maar ook om latere structurele verbeteringen aan de tarifiering voor te stellen.

De enkele reeds vermelde informatierondes en sommige werkgroepvergaderingen hebben zeker hun belang, maar kunnen moeilijk beschouwd worden als een overleg in se, vooral omdat sommige beslissingen reeds genomen zijn vóór de vergadering.

6. DE TOPBIJEENKOMST VAN 11 APRIL 2005

Naar aanleiding van het Jaarverslag 2004 drukte het Comité zijn diepe bezorgdheid uit over zijn verdere werking als raadgevende instantie voor de hele NMBS-Groep als gevolg van de opsplitsing van de “oude” NMBS in drie zelfstandige entiteiten.

Op 11 april 2005 echter werden de leden van het Uitvoerend Bureau uitgenodigd op een topbijeenkomst met de drie afgevaardigd beheerders (Holding, Exploitant en Infrastructuurbeheerder). Na een algemene maar vrij gemoedelijke kennismaking werd afgesproken dat elk advies van het Comité voortaan via de heer Alex Migom, directeur-generaal Strategie en Ontwikkeling bij de Holding, aan de verschillende bestemmingen binnen de NMBS-groep overhandigd worden. Daarna worden de antwoorden van elke betrokken afdeling langs dezelfde weg verzameld en in één document gebundeld vooraleer aan het Comité overhandigd te worden.

Voordien was reeds beslist dat het materiële beheer van het Comité (zie hoger) onder de verantwoordelijkheid van de Holding zou vallen.

Op die manier heeft het Comité de overstap naar de nieuwe structuur zonder kleerscheuren en vrijwel naadloos kunnen overbruggen. Dat dit zonder enige twijfel een merkbare verbetering inluidd bewijzen de antwoorden op de adviezen die nu met zekere regelmaat binnenlopen (zie hoger). Wat nog niet betekent dat deze antwoorden ook inhoudelijk over een hoek van 180° gingen, maar dit is stof voor later.

1.3.2 Wisselwerking op het Federale niveau

MET DE MINISTER VAN MOBILITEIT

In 2005 bleven de contacten met de voogdijminister van het Comité beperkt tot wat over en weer briefwisseling (post en e-mail) met zijn medewerkers.

MET DE MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN

Op 23 mei 2005 ontving het Comité van de Minister van overheidsbedrijven een officiële aanvraag om advies uit te brengen over de drie *ontwerpen* van Beheersovereenkomst tussen de Staat en de drie entiteiten van de NMBS-Groep. Al gauw bleek dat deze adviezen wel héél dringend waren, daar de ministerraad op 27 mei, dus **vier dagen later** de knoop definitief zou doorhakken. In deze uiterst korte tijdspanne slaagde het Bureau er toch in twee van de drie adviezen binnen de *drie* dagen klaar te hebben.

Van de minister ontving het Comité verder geen teken van leven, en in de definitieve versie van de beheerscontracten werd op geen enkele manier rekening gehouden met de twee bij (hoog)dringendheid uitgebrachte adviezen.

MET DE STAATSSECRETARIS VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN

Kort na zijn aanstelling, begin oktober 2005, verkondigde de nieuwe Staatssecretaris meer aandacht te willen besteden aan de gebruikers van de overheidsbedrijven. Hij voegde de daad bij het woord door het Bureau van het Comité uit te nodigen voor een kennismakingsgesprek, dat plaatsvond op 16 december 2005. Het dient gezegd dat de Staatssecretaris bij dit gemoedelijk en openhartig gesprek de hele tijd aanwezig was en aldus meer tijd besteedde aan dit persoonlijk contact dan zijn drie voorgangers tezamen. Hij bracht overigens veel begrip op voor de soms moeilijke weg die de gebruikers moeten bewandelen om op een correcte manier te worden behandeld, niet alleen door de NMBS.

Daarnaast zijn er in de loop van 2005 enkele informele contacten geweest met een van de medewerkers van het kabinet van overheidsbedrijven.

MET DE KAMERCOMMISSIE

Evenals de vorige jaren werden de nieuwe adviezen systematisch opgestuurd naar alle leden van de Kamercommissie “Verkeer, Infrastructuur en Overheidsbedrijven”.

Ook in 2005 hebben hun reacties niet op zich laten wachten. Telkens opnieuw hebben heel wat volksvertegenwoordigers op één of meer adviezen ingespeeld, vooral door op basis van deze adviezen een hele reeks parlementaire vragen te stellen aan de betrokken ministers, mondeling én schriftelijk. Vooral de adviezen over het onthaal op de perrons genoten bijzondere aandacht van de commissieleden.

Daarnaast waren er in de Commissie, begin 2005, verschillende interpellaties over de toekomst van het Comité, omdat er toen heel wat verwarring heerste over de uiteindelijke bevoegdheden van het Comité binnen de nieuwe structuur van de NMBS-groep.



Deel 2

De Adviezen

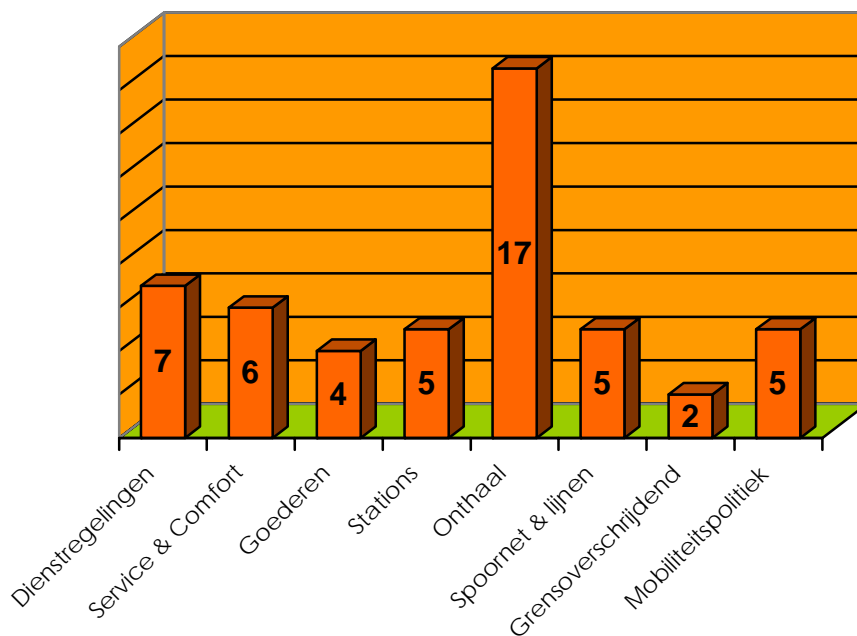
...

2.1 Uitgebrachte adviezen in 2005

01	Light Rail – principieel advies
02	Brochure "horaires" au départ de Namur
03	Onthaal op de perrons van het station Landegem
04	Accueil sur les quais en gare de Court Saint Etienne
05	Sluiting van stationsloketten – 2de advies
06	Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises
07	Brochure "dienstregelingen" bij vertrek uit Dendermonde
08	Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS groep ?
09	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Zuid
10	Accueil sur les quais en gare de Paliseul
11	Soorten P-treinen
12	Trains L sur la ligne 162
13	Réouverture de la gare de Cuesmes
14	Opvolging van de adviezen van het Comité
15	Aan het Comité te leveren informatie
16	Accueil sur le quai en gare de Coo
17	Onthaal op de perrons van het station Bordet
18	Afschaffing van de 1ste klas?
19	Opnieuw sneeuwtreinen – een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?
20	Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005
21	Onthaal op de perrons van het station Buizingen
22	Accueil sur le quai en gare de Lodelinsart
23	Onthaal op de perrons van het station Schoonaarde
24	Spoor of toeristisch pad?
25	Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons
26	Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)
27	Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
28	Beheerscontract tussen de Staat en INFRABEL
29	Onthaal op het perron van het station Overpelt
30	Accueil sur les quais en gare de St Denis Bovesse
31	Accueil sur le quai en gare de Boussu
32	Onthaal op de perrons van het station Weerde
33	Tweede evaluatie van het in de stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand
34	De dienst « Trein + Fiets »
35	De indeling van stations in categorieën
36	Fermeture de la gare du Campinaire
37	Accueil sur les quais en gare d'Aye
38	Onthaal op het perron van het station Koksijde
39	Het onthaal op de perrons in Revalor
40	Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises
41	De Cityrail- aansluitingen

...

2.2 Thematisch overzicht uitgebrachte adviezen



onderwerp	aantal	nummers
Dienstregelingen	7	2 – 7 – 11 – 12 – 19 – 20 – 41
Service & Comfort	6	1 – 5 – 18 – 25 – 34 – 39
Goederentrafiek	4	6 – 24 – 26 – 40
Stations	5	5 – 13 – 25 – 35 – 36
Onthaal perrons	17	3 – 4 – 9 – 10 – 16 – 17 – 21 – 22 – 23 – 29 – 30 – 31 – 32 – 33 – 37 – 38 – 39
Spoornet & lijnen	5	6 – 13 – 24 – 26 – 40
Grensoverschrijdend	2	19 – 26
Mobiliteitspolitiek	5	8 – 19 – 24 – 27 – 28

...

2.3 De antwoorden van de NMBS groep op de adviezen

Het jaar 2005 is op heel wat vlakken een overgangsjaar geworden, en dat is niet anders voor de antwoorden van de NMBS, te meer daar begin april een nieuwe regeling werd uitgewerkt voor het beantwoorden van de adviezen van het comité door de NMBS groep.

Wij hebben trouwens reeds vastgesteld dat deze antwoorden sindsdien veel regelmatigere binnenkwamen (zie 1.3.1).

1. INHOUDELIJKE STRUCTUUR

“Het Comité besteedt veel zorg aan de voorbereiding, de uitwerking en de redactie van zijn adviezen, vaak na heel wat researchwerk. Het gaat er van uit dat de NMBS even ernstig en even zorgvuldig te werk gaat, en deze adviezen dus op een niet-selectieve manier beantwoordt. Van de NMBS verwacht het Comité op zijn minst een eerlijke evaluatie van zijn voorstellen qua pertinentie en haalbaarheid, op basis van correcte en natrekbare feiten en gegevens.”

Deze tekst wordt systematisch toegevoegd tot slot van elk advies. De reden ligt voor de hand : jaar na jaar heeft het comité moeten vaststellen dat de NMBS in haar antwoorden doorgaans zeer oppervlakkig blijft en herhaaldelijk een aantal belangrijke voorstellen en argumenten van het comité over het hoofd ziet of zonder meer negeert.

De meest voor de hand liggende manier om een advies correct te beantwoorden bestaat er in dezelfde indeling te volgen als het advies zelf, en deze dus rubriek per rubriek te beantwoorden. Deze methode is ten eerste aangewezen om te vermijden dat men sommige (belangrijke) punten zou overslaan, en laat meteen toe de diverse argumenten van het comité systematisch te becommentariëren.

Toch gebeurt dit vrij zelden, behalve dan voor de recente adviezen over het onthaal op de perrons, die sinds april 2005 op een vrij gestructureerde manier een antwoord krijgen. Ook de adviezen 05/11 en 05/12 kregen een goed uitgebouwd antwoord van het departement “dienstregelingen” en kunnen dan ook als voorbeeld gesteld worden.

De meest gehoorde verklaring is dat de adviezen van het comité als het ware thematisch “uiteengerafeld” worden, waarbij elk onderdeel (al dan niet) de nodige commentaar krijgt van de betrokken dienst(en). Daarna wordt alles weer bijeengebracht om het uiteindelijke antwoord te vormen. Dit verklaart het soms opvallende gebrek aan samenhang van sommige antwoorden, maar ook de soms lange tijdsperiode tussen het uitbrengen van een advies en het antwoord. Dit is dan ook de reden waarom het comité zich enigszins kan verzoenen met de nieuwe bepalingen uit de beheerscontracten (zie 1.3.1). Toch is het merkwaardig hoe de NMBS-groep soms zoveel moeite heeft om adviesteksten te analyseren die door hoogstens een paar mensen zijn opgesteld – de enkele aanvullingen tijdens de discussie in plenaire vergadering niet te na gesproken.

Niettemin is het comité er toe gekomen om, waar dat enigszins doenbaar is, sommige adviezen in te delen in functie van de bevoegdheden van de verschillende entiteiten van de NMBS-groep. Dit is het geval met de adviezen over het onthaal op de perrons.

De meeste andere adviezen zijn in hoofdzaak gericht aan één specifieke entiteit, doorgaans de NMBS-exploitant, en meer dan eens ook infrabel.

Wij stellen dan ook vast dat de “perronadviezen” vrij systematisch beantwoord worden, rubriek per rubriek en entiteit per entiteit, waar dat voor de overige adviezen niet steeds het geval is : zo “vergeet” infrabel wel eens een antwoord te formuleren (bijv. Advies 05/40). Zo blijven heel wat antwoorden hetzij onvolledig, hetzij heel oppervlakkig, wat dus betekent dat in die gevallen een belangrijk (onder)deel van de boodschap verloren gaat, laat staan genegeerd wordt door de NMBS(-groep).

Dit is al jaren het geval, en het comité kan deze houding alleen maar betreuren.

Zo komt het dat sommige adviezen na enige tijd opnieuw uitgebracht moeten worden, ofwel omdat er nieuwe elementen zijn opgedoken (bijv. Advies 05/36), maar vaak ook omdat het antwoord van de NMBS(-groep) onvolledig of ondermaats was (bijv. De verschillende adviezen over de papieren informatie).

Door het groot aantal adviezen (38 in 2004 en 41 in 2005) en het aanhoudend tijdgebrek had het comité vanaf het jaarverslag 2004 al besloten om de antwoorden van de NMBS niet langer één voor één te becommentariëren. Vanaf 2006 zal dit mogelijk, bij wijze van proef, thema per thema gebeuren.

2. HET ONTHAAL OP DE PERRONS

In tegenstelling tot de meeste andere adviezen, ontving het Comité in 2005 telkens een gestructureerd antwoord op de meeste adviezen over deze problematiek.

Dit is ongetwijfeld een markante verbetering, daar waar de vroegere NMBS aanvankelijk pertinent weigerde om deze adviezen (althans de eerste 8) te beantwoorden.

Wel is de teneur van elk antwoord nagenoeg dezelfde :

- 1) De NMBS-Exploitant geeft al één jaar lang geen antwoord en zegt dat het eerst zijn specificaties wil herzien
- 2) De meeste andere aanbevelingen worden verworpen... omdat ze niet zouden stroken met de technische bundel Revalor 2000
- 3) Wel worden enkele kleine ingrepen in het vooruitzicht gesteld – dit zou effectief al gebeurd zijn in Meiser (04/35) en Buizingen (05/21), terwijl er in Farciennes (04/23) en Paliseul (05/10) na één jaar nog niets gebeurd is.

Het Comité is echter pas gestart met een tweede bezoek aan al die stations, en zal pas later in 2006 hierover meer duidelijkheid krijgen.

Hierbij moet één ding ons toch van het hart : de vragen, en vaak ook de problemen van de reizigers worden duidelijk ondergeschikt gemaakt aan eenvormige technische specificaties (Revalor 2000) hoewel die naar eigen zeggen van de NMBS-Groep aan herziening toe zijn.

Het Comité heeft dan ook heel onlangs nog over Revalor een heel omstandig advies uitgebracht (05/39) en rekent er dan ook op dat de NMBS-Groep hier eindelijk rekening gaat houden met de concrete problemen van de reizigers, maar ook met de specifieke kenmerken van de stations, die toch danig van elkaar kunnen verschillen.

2.4 Concrete resultaten

Algemeen

Eerst nog in herinnering brengen dat het Comité een louter raadgevende functie heeft, en dus geen enkele beslissing kan opleggen, laat staan rechtstreeks beïnvloeden.

De adviezen van het Comité zijn geen eendagsvliegen. Zij zijn gestoeld op ervaring, zijn grondig uitgewerkt en verwoorden de fundamentele standpunten van de gebruikers. Aldus behouden zij hun waarde door de jaren heen, al is het soms aangewezen om oudere adviezen aan te passen aan de evoluerende omstandigheden. Zo werd het advies 02/07 “Onthaal op de perrons” onlangs nog grondig vernieuwd en getoetst aan de (vooral technische) specificaties uit Revalor 2000 (advies 05/39).

De uitwerking van de adviezen laat zich dan ook niet meten binnen de tijdsperiode van één werkjaar. Meer dan eens duurt het verschillende jaren eer het Comité eindelijk kan vaststellen welke de uitwerking is van sommige adviezen. Bovendien groeit hun aantal gestaag aan : halfweg januari 2006 kon het Comité niet zonder trots terugblikken op een indrukwekkend pakket van 185 uitgebrachte adviezen in 10 jaar tijd, waarvan 160 alleen al in de periode 2000-2005.

Precies omdat de concrete resultaten van al dit advieswerk vooral een kwestie van tijd is, wordt het van jaar tot jaar moeilijker om een precieze balans te maken. Maar één ding is in al die tijd duidelijk geworden : het Comité heeft wel degelijk concrete resultaten geboekt.

Overzicht

Hieronder dus een poging om dat even concreet aan te tonen. Let wel : heel wat realisaties zijn niet uitsluitend aan de tussenkomst van het Comité te danken, maar aan het samenspel van verschillende krachten uit de samenleving waarop het Comité heeft ingespeeld, teneinde deze verzuchtingen een duwtje in de rug te geven.

- Zo is de heropening van de stopplaats **Schelle** op lijn 52 Antwerpen-Puurs, voorgesteld in de adviezen 00/01 en 02/10, einde 2004 een feit geworden, al is dit resultaat vooral te danken aan de onverdroten inspanningen van de gemeente Schelle en het spoorlijncomité van lijn 52 (zie Jaarverslag 2004).
- Andere heropeningen, nl. **Hergenrath** (op lijn 37 Liège-Aachen) en **Evergem** (op lijn 58 Gent-Eeklo), waarop soms lang werd aangedrongen door plaatselijke instanties, maar ook voorgesteld door het Comité in zijn adviezen 00/01 en 02/10, zijn thans geprogrammeerd en zullen op redelijke termijn een feit worden.
- De geplande sluiting van de halte **Le Campinaire** (lijn 130 Namur-Charleroi) is minstens een half jaar uitgesteld, zoals gevraagd door de plaatselijke spoormannen én door het Comité (advies 05/36), en de “voorlopige” halte **Wolfstee** (lijn 15 Antwerpen-Mol) blijft vooralsnog open (advies 04/21).
- Ook de heropening van de spoorlijnen **165 Virton-Athus** en **167 Arlon-Athus** in reizigersdienst is thans opgenomen in de planning, vooral na lang aandringen vanuit de Gaume en het Groothertogdom, maar ook nadat het Comité daar 2 uitvoerige adviezen aan besteed heeft (adviezen 01/17 en 04/25).

- Ondanks de negatieve antwoorden van de NMBS op de adviezen 03/11 en 03/19 wordt het **Spoorboekje** anno 2005-2006 nog steeds uitgegeven, maar in heel beperkte oplage en zonder enige publiciteit, al blijft zijn toekomst onzeker.
- Ondanks de heel defensieve en afwijzende reactie van de NMBS op het advies 04/27 over de heel gebrekkige informatie in de stationsfolder met de vertrektijden vanuit Liège-Guillemins heeft de NMBS begin 2006 al haar **stationsfolders** grondig aangepast en feitelijk omgevormd tot lokale spoorboekjes.

Waarbij wij ons opnieuw de vraag stellen naar de gegrondheid en de ernst van sommige NMBS-antwoorden op de adviezen van het comité. Hier dient wel aangestipt dat deze zich niet laat afwimpelen door één of meerdere negatieve antwoorden, maar telkens weer op de kwestie terugkomt (hier de adviezen 05/02 en 05/07) wanneer zijn voorstellen gegrond én pertinent zijn.

- Opmerkelijk : voor het eerst is het begrip **Light Rail** (advies 05/01), hoe onduidelijk ook geïnterpreteerd, opgenomen in het nieuwe beheerscontract met de NMBS, iets wat enkele jaren geleden nog ondenkbaar was. Let wel : het gaat hier om niet meer dan een intentieverklaring.
- Wij herinneren graag aan het huidige **succes** van de grensoverschrijdende verbinding Liège-Welkenraedt-Aachen, dat na heel wat aarzeling van de NMBS maar wel op aandringen van tal van instanties aan weerszijden van de grens én van het Comité (adviezen 01/01 en 02/01) werd ingevoerd.
- En dan het meest opmerkelijke feit van 2005 : heropening van de **grensoverschrijdende verbinding** van Quévy naar Maubeuge en Aulnoye (zie advies 00/06), niet door de NMBS maar wel door de Franse spoorwegen, zij het in opdracht van de *Région Nord-Pas-de-Calais*. Ook in dit dossier krijgt het Comité na vele jaren uiteindelijk voldoening.
- Op de concrete resultaten van de actie “**Onthaal op de perrons**” blijft het nog even wachten tot het Comité in de loop van 2006 een tweede bezoek brengt aan de talrijke stations die het voorwerp waren van een advies.
- Zijn niet in dit overzicht opgenomen : enkele kleine **punctuele aanpassingen** en verbeteringen die voortvloeien uit het overleg met de afdeling “Dienstregelingen” van de NMBS (zie hoger, sub 1.3.1)
- Volledigheidshalve moeten wij ook nog aanhalen dat het advies 05/08 over de **plaats van het Comité** in de nieuwe structuur van de NMBS-Groep een positief gevolg kreeg tijdens de topbijeenkomst met de 3 ceo's op 11 april 2005 (zie hoger), een gezamenlijk initiatief waarvoor wij alle waardering hebben.

2.5 De Adviezen

Hierna volgen de uitgebrachte adviezen. Alle teksten werden echter niet integraal toegevoegd :

- van de adviezen over het onthaal op de perrons werden enkel de syntheses weerhouden aangezien de brochure “Onthaal op de perrons”, uitgebracht ter gelegenheid van de tiende verjaardag van het Comité, al een overzicht, met foto’s, van deze adviezen bevat;
- van andere adviezen die integraal opgenomen werden in de bovenvermelde brochure, worden eveneens enkel de syntheses ingevoegd;
- van de ééntalig uitgebrachte adviezen in het Frans, worden enkel de syntheses, in het Frans, afgedrukt.

Elk advies werd voorzien van de volgende identieke vermelding :

Het Comité besteedt veel zorg aan de voorbereiding, de uitwerking en de redactie van zijn adviezen, vaak na heel wat researchwerk. Het gaat er van uit dat de NMBS even ernstig en even zorgvuldig te werk gaat, en deze adviezen dus op een niet-selectieve manier beantwoordt. Van de NMBS verwacht het Comité op zijn minst een eerlijke evaluatie van zijn voorstellen qua pertinentie en haalbaarheid, op basis van correcte en natrekbare feiten en gegevens.

...

advies 05/01

Light Rail – principieel advies

SYNTHESE

“Light Rail”-treinen zijn veel flexibeler dan gewone treinstellen, verhogen de relatieve capaciteit van het net en verlagen de exploitatiekosten. Zij zijn de “missing link” tussen de klassieke zware trein op de hoofdverbindingen en de bus of tram voor lokale diensten. In heel Europa wordt Light Rail meer en meer ingezet op tal van regionale en lokale spoorlijnen, maar ook in voorstedelijk verkeer. De opgebouwde ervaring heeft de voordelen, betrouwbaarheid en veiligheid van Light Rail genoegzaam aangetoond.

In België werd Light Rail tot voor kort ten onrechte miskend. Veel beleidsmensen denken vandaag nog steeds in zwart-wit, nl. “trein of bus”, terwijl nieuwe Light Railprojecten nu al tot onze grenzen reiken (Aachen). Het wordt dus moeilijk om in België Light Rail als alternatief voor de traditionele reizigerstrein te blijven negeren zonder het risico te lopen de hele basismobiliteit nog meer in het gedrang te brengen.

Twee voorgestelde Light Raillijnen in Limburg (naar Maastricht en Maasmechelen) zijn interstedelijke verbindingen die eigenlijk bij het IC/IR-net horen. De NMBS heeft echter steeds geweigerd hun heropening ernstig te overwegen, zodat andere exploitanten het roer nu zelf in handen willen nemen. Daarnaast kan Light Rail als een goed alternatief beschouwd worden voor een aantal missing links op het spoornet, o.m. in Limburg, de Westhoek en het Meetjesland, of ook nog in voorstedelijk verkeer.

Ook zullen tal van stoptreindiensten beter functioneren en renderen in Light Rail exploitatie, te meer daar hierdoor het aantal haltes kan verhoogd worden zonder nadelige invloed op de commerciële snelheid, zodat een ruimer klantenpotentieel zal worden aangesproken. Anderzijds is een Light Rail veruit te verkiezen boven het simpelweg opdoeken van een spoorverbinding.

Naar analogie met gelijkwaardige regio's in o.m. Duitsland lijkt Light Rail de ideale oplossing om ten Zuiden van Samber en Maas niet alleen de stoptreinen maar ook regionale spoorverbindingen een nieuw elan te geven en sommige afgelegen woonkernen opnieuw te bedienen, bijv. tussen Trois-Ponts en Waimes, in de Entre-Sambre-et-Meuse en zeker op de lijn Libramont-Bastogne.

Het ligt hoe dan ook voor de hand dat de klant de voorkeur geeft aan een toegankelijk, kwaliteitsvol en klantvriendelijk spoorstelsel, ook op regionaal en lokaal vlak, ongeacht wie daarvan de exploitant is.



VERANTWOORDING

Zowat overal in Europa kent het Light Railconcept een opmerkelijke doorbraak, tot vlak aan onze landsgrenzen. Zelfs in België is dit geen echt taboe meer, en worden sinds kort een aantal Light Railprojecten naar hun haalbaarheid onderzocht.

Het Raadgevend Comité van de Gebruikers beschouwt het dan ook als zijn opdracht om de mogelijke introductie van Light Rail op sommige NMBS*-lijnen te duiden :

- zo zullen de toekomstige Light Raillijnen in Limburg grotendeels aangelegd worden op bestaande spoorlijnen of spoortracés van de NMBS* die op dit ogenblik evenwel niet in gebruik zijn of waarvan de spoorinfrastructuur verwijderd werd ;
- een van deze lijnen, Genk-Maasmechelen, was trouwens al het voorwerp van een onderzoek tot heropening in reizigersverkeer, opgenomen in de 2^e bijlage bij het 2^e Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS – zie o.m. adviezen **00/13** en **02/03**.
- het Comité heeft al meermaals gepleit voor de heropening van de voorgestelde spoorlijnen, zeker in reizigersverkeer (maar zonder goederenverkeer uit te sluiten), al is het van oordeel dat sommige van deze lijnen door hun interstedelijke functie eigenlijk bij het interstedelijk basisnet van de NMBS* thuishoren.

Dit advies heeft zeker niet tot doel een oordeel te vellen over de op te starten projecten als dusdanig, maar wel over het Light Railconcept in se en zijn mogelijke toepassing op het Belgische spoorwegnet, zowel in Limburg als in Vlaanderen, Wallonië en zelfs het Brusselse hoofdstedelijk gewest.

LIGHT RAIL VANDAAG

“Light Rail” is een concept uit de beginjaren 90 dat zijn deugdelijkheid bewezen heeft. Het omvat de uitbating van spoorlijnen met minder zware rytuigen die dan ook minder duur zijn in exploitatie ⁽¹⁾ dan de traditionele zware treinen van de “nationale” spoormaatschappijen. Aldus vormt Light Rail de “missing link” tussen de klassieke zware trein op de hoofdverbindingen en de bus (of tram) voor lokale diensten.

¹ in dit advies wordt niet uitgeweid over de diverse types van Light Railexploitatie, w.o. de zgn. tram-trein

Door hun vermogen om snel op te trekken en af te remmen, in combinatie met een hoge passagierscapaciteit en vlotte in- en uitstapaccomodatie, bieden Light Railstellen een veel grotere flexibiliteit dan klassieke treinstellen. Tevens verhogen ze de relatieve capaciteit van het net en verlagen ze de exploitatiekosten. De ervaringen in de andere Europese landen hebben de voordelen evenals de betrouwbaarheid en veiligheid van Light Rail genoegzaam aangetoond.

In heel Europa wordt Light Rail meer en meer ingezet op tal van regionale en lokale spoorlijnen omdat dit economisch beter verantwoord is, zeker in de minder bevolkte regio's, en het meteen een goed alternatief biedt daar waar de nationale exploitant niet langer geïnteresseerd is in regionale lijnen of deze "te duur" vindt. Zo kan binnen het kader van het Europese liberaliseringsproces elke spoorexploitant een verantwoorde keuze maken voor het exploitatiesysteem dat het meest geschikt is om de gevraagde spoordienst te verzekeren.

Vandaag rijden Light Railrijtuigen zowel op een eigen spoorbaan als samen met andere "zware" en snelle treinen ⁽²⁾, mits inachtneming van de nodige veiligheidsvoorschriften, zowel qua concept en constructie van de rijtuigen als qua inzet en exploitatie. Ook in voorstedelijk verkeer wordt hoe langer hoe meer gekozen voor Light Rail (bijv. Karlsruhe, Saarbrücken, Mulhouse)

In België was Light Rail vrijwel onbekend, en heel kort geleden nog taboe bij de NMBS. Tal van beleidsverantwoordelijken denken anno 2005 nog steeds in zwart-wit, nl. "trein of bus", ondanks de grondig veranderde verkeerssituatie sinds de jaren 60, 70 en 80. Weten zij wel dat de nieuwe Light Railprojecten de jongste jaren ook onze grenzen bereikt hebben? In Aachen is het al operationeel, in Luxemburg-stad zijn de voorbereidingen aan de gang, en in Lille zit het nog in de ontwerpfase. Ook Düren (D), een van de pioniers, en Gouda (NL) hebben hun Light Railsysteem.

Op die manier wordt het wel moeilijk om in België Light Rail als alternatief voor het traditioneel reizigersvervoer per spoor te blijven negeren zonder het risico te lopen op termijn de hele basismobiliteit nog meer in het gedrang te brengen.

LIGHT RAIL OP HET BELGISCHE SPOORNET

Is Light Rail ook aangewezen bij ons? De vele Europese voorbeelden en hun exploitatiemodaliteiten laten daar weinig twijfel over bestaan.

- Twee van de drie voorgestelde Light Raillijnen in Limburg (naar Maastricht en Maasmechelen) zijn interstedelijke verbindingen die eigenlijk bij het IC/IR-net horen. De NMBS heeft echter steeds geweigerd hun heropening ernstig te overwegen, ondanks een positieve studie over de verbinding Genk-Maasmechelen uit de jaren 80 ⁽³⁾. Logisch dus dat andere exploitanten het roer zelf in handen willen nemen. De verbinding richting Neerpelt en Nederland is meer aangewezen als Light Rail, te meer daar de soepeler exploitatievoorwaarden het mogelijk maken sommige woonkernen beter te bedienen mits een lichte afbuiging van het tracé.
- Andere opties, ook in de overige Vlaamse provincies ⁽⁴⁾, vallen buiten het bestek van dit advies. Wel kan het Comité Light Rail als een alternatief beschouwen voor een aantal missing links op het spoornet, o.m. in de Westhoek en het Meetjesland. In het recente verleden is een light-railexploitatie trouwens ook al geopperd op o.m. Gent-Eeklo en Antwerpen-Boom.

² bijv. de Talent van Euregiobahn naast de ICE en de Thalys tussen Aachen en Stolberg

³ onder toenmalige Verkeersminister De Croo

⁴ zoals het LIRA-project in Vlaams-Brabant

- Meer algemeen kan men stellen dat zowel in Vlaanderen als in Wallonië tal van stoptreindiensten beter zullen functioneren (en renderen) in Light Railexploitatie, te meer daar met dit systeem het aantal haltes kan verhoogd worden zonder nadelige invloed op de commerciële snelheid, waardoor een ruimer klantenpotentieel zal worden aangesproken. Anderzijds is een Light Rail veruit te verkiezen boven het simpelweg opdoeken van een spoorverbinding.
- Naar analogie met gelijkwaardige regio's in o.m. Duitsland lijkt Light Rail de ideale oplossing om ten Zuiden van Samber en Maas niet alleen de stoptreinen maar ook regionale spoorverbindingen een nieuw elan te geven en sommige afgelegen woonkernen opnieuw te bedienen, bijv. tussen Trois-Ponts en Waimés, in de Entre-Sambre-et-Meuse en zeker op de lijn Libramont-Bastogne, eventueel verlengd naar Gouvy of het Groothertogdom. Andere regionale verbindingen zijn uiteraard niet uit te sluiten, maar veel hangt af van de toekomstvisie en de politieke wil van de beleidsverantwoordelijken.

Tot slot wil het Comité nog wijzen op een eerder negatieve ingesteldheid bij sommigen, toen nog niet zo lang geleden spoorexploitatie door derden (buiten de NMBS* om) werd gesuggereerd.

De toename en het succes van het aantal Light Railsystemen in Europa – op een paar misrekeningen na – bewijst de economische haalbaarheid en de leefbaarheid van het systeem, dat zijn opmars gestaag verderzet.

Het ligt hoe dan ook voor de hand dat de klant de voorkeur geeft aan een toegankelijk, kwaliteitsvol en klantvriendelijk spoorstelsel, ook op regionaal en lokaal vlak, ongeacht wie daarvan de exploitant is.

Dit advies werd goedgekeurd met meerderheid van stemmen, min twee onthoudingen, tijdens de plenaire vergadering van 25 januari 2005

advies 05/02

Brochure “horaires” au départ de Namur

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht

Deze gratis brochure, die ooit wel als papieren lapmiddel zal moeten dienen voor het huidige Spoorboekje, is op heel wat vlakken onvolledig.

Positief zijn alvast de drie dienstregelingtabellen, die evenwel **twee keer** de bijna volledige informatie geven over één van de 5 lijnen naar Namur.

Voor de 4 andere lijnen daarentegen ontbreekt een aanzienlijk deel van deze informatie : buiten de IC-stations wordt geen enkel tussenstation vermeld, zelfs niet de IR-stations Jemeppe-s/Sambre en Auvelais.

Erger nog : over de IRn Jambes – Namur – Charleroi (- Brussel – Essen) wordt geen enkele informatie gegeven, noch in de dienstregelingtabellen, noch bij de vertrekuren, alsof die verbinding niet zou bestaan.

Opmerkelijk : de dienstregeling (Brussel -) Namur – Arlon – Luxembourg, die in de vorige uitgave volledig ontbrak, werd pas op 12 december 2004 aan deze brochure toegevoegd, waardoor haar inhoud enigszins werd opgekrikt.

Het Comité is evenwel van mening dat de Waalse hoofdstad veel beter verdient dan een weinig coherente en nog steeds heel onvolledige dienstregelingbrochure.



**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2005**

...

advies 05/03

Onthaal op de perrons van het station LANDEGEM



Dit station op de opgehoogde lijn 50A, tussen Gent en Brugge, is op vele vlakken toonaangevend : de liften naar de perrons, het functionele stationsgebouw, het onthaal van de gehandicapten (met eigen parkeerplaatsen), de goed bedachte fietsenstalling, de hoge, brede en veilige perrons, maar ook de netheid van de installaties, en de rustige en op het eerste zicht veilige stationsomgeving.

In tegenstelling tot heel veel kleinere stations, is de hoofdbestemming van de treinen duidelijk aangeduid voor elk perron, zijn de hoge perrons verhard met betontegels, en is hierop een goed zichtbare veiligheidszone afgebakend.

Wel staan de meeste zitjes op de perrons in weer en wind, op één stel na (onder de luifel). De grootste tekortkomingen vindt men - alweer - op het vlak van de signaletica : juist geteld één van binnenuit verlicht naambord op elk van de wel zeer lange perrons, en qua pictogrammen is het schaarste troef.

Toch krijgt Landegem een heel positief rapport als modelstation qua uitrusting, maar niet qua signaletica op de perrons.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2005**

...

advies 05/04

Accueil sur les quais en gare de COURT-SAINT-ETIENNE



Court-St.Etienne, commune de 9000 habitants et ancien centre de construction mécanique est située sur la ligne électrifiée 140 Ottignies - Charleroi-Sud. Le bâtiment de gare imposant d'un style fort particulier, et d'ailleurs fort bien entretenu, est toutefois fermé aux voyageurs depuis la mi-2005, en attendant sa réaffectation.

L'accès au quai 1 se fait de plain-pied. Par contre le quai 2 n'est accessible que par un tunnel sous-voies propre et bien entretenu, mais rendant l'accès pénible pour certaines catégories de voyageurs. La direction principale des trains est clairement indiquée à chaque accès aux quais, ce qui devient de plus en plus rare dans de nombreuses gares.

Le revêtement du quai 1, fort bas, est en mauvais état. Bien que situé à l'intérieur d'une courbe, avec le passage assez rapide de longs convois de marchandises, il n'y a pas de ligne de sécurité. Les abris sont pourvus de sièges. Cela aussi devient rare... Il n'y a pas d'installation de sonorisation ni d'horloge. Quant à la signalétique, elle se limite à quelques petits pictogrammes indiquant les sorties.

La disposition des lieux et de l'infrastructure, ainsi que le manque de signalétique et de surveillance font que la plupart des voyageurs, surtout les écoliers, traversent les voies au lieu d'utiliser le passage souterrain pour accéder au quai 2.

Bilan fort mitigé donc pour cette gare et ses 400 voyageurs, surtout suite à la fermeture des guichets. Espérons qu'une solution rapide soit trouvée au niveau de l'accueil ET de la sécurité. Une nouvelle visite, d'ici un an, nous dira ce qu'il en est.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2006**

...

advies 05/05

Sluiting van stationsloketten 2^{de} advies

Voor de volledige tekst van dit advies verwijzen wij naar de brochure “Onthaal op de Perrons”, uitgebracht ter gelegenheid van 10 jaar Comité (p 109)

De geplande sluiting van de loketten in tal van minder belangrijke stations van de NMBS groep heeft heel wat opschudding verwekt, vooral in Wallonië.

Van officiële zijde blijven de aangehaalde argumenten steevast beperkt tot het louter boekhoudkundig aspect, nl. de wanverhouding tussen de ontvangsten uit de biljettenverkoop en de kosten voor de werking van de loketten (personeel en uitrusting).

Het Comité van de Gebruikers, hierin gesteund door het sociale middenveld aan Waalse zijde, betreurt dat de NMBS groep met geen woord rept over de overige functies van een station : onthaal, informatie, veiligheid, aansluitingen. Allen zijn ze stuk voor stuk van essentieel belang maar moeilijk in boekhoudkundige cijfers om te zetten, zodat de NMBS* meteen over het feit heen stapt dat een verlaten en met graffiti of door vandalisme togetakeld station het imago van de NMBS groep ernstige schade toebrengt.

Het Comité vraagt, voor die stations waar sluiting van de loketten onvermijdelijk is, een gevoelige verbetering van de onthaaluitrusting zoals bewegwijzering, informatie en wachtruimten, en voorts dat aan het stationsgebouw een nieuwe bestemming wordt gegeven, eventueel door derden, in plaats van het zonder meer te laten verkommeren.

Het Comité is dan ook aangenaam verrast dat de Waalse regering beslist heeft financiële steun te verlenen aan gemeenten die hun diensten in de lokalen van verlaten stations wensen onder te brengen, zodat deze gebouwen niet onbeheerd blijven, en de wijk zelfs kan herleven, zeker wanneer deze ernstig bedreigd wordt in geval van sluiting van de loketten.

Het Comité dringt er op aan dat de Vlaamse overheid een gelijkaardig initiatief zou nemen, omdat de problematiek van verlaten stations analoog is aan die in het zuiden van het land, ongeacht wat daarover onlangs verklaard werd.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2005**

...

advies 05/06

Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht

Al verschillende decennia hebben de spoorsluitingen van weleer hun weerslag op het landelijk wegennet van de Entre-Sambre-et-Meuse, waar een hele vloot vrachtwagens instaat voor de afvoer van de productie van de talrijke nog actieve steengroeven.

Op verzoek van de Waalse regering is de NMBS dus de hervatting gaan onderzoeken van het spoorvervoer voor de steengroeven van Yves-Gomezée, Hemptinne en Florennes, laat staan Merlemont. Het potentieel wordt geschat op 3 miljoen ton per jaar.

In 2004 werd al een eerste spooraansluiting aangelegd te Yves-Gomezée, te meer daar het vervoer van de kalksteenblokken langs de aanliggende spoorlijn voor de hand lag. Nu zou de heropening van lijn 136 naar Hemptinne en Florennes kunnen volgen.

Het Comité is van mening dat men in dit dossier niet alleen met de kosten van de operatie zelf moet rekening houden, maar ook met het beleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening waarvan de resultaten evenzeer reëel zijn, maar niet meteen in boekhoudkundige rekeneenheden te becijferen zijn.

Om die redenen vraagt het Comité dat lijn 136 spoedig heropend wordt, tenminste tot Hemptinne, om de hele operatie eindelijk op gang te krijgen.

Voorals die zich rechtover het voormalige station Florennes-Est een grote steengroeve bevindt, zou een verdere verlenging tot op dit punt kunnen gerealiseerd worden.

Wel zou de verkeerstoe name, al was die beperkt tot de steengroeve van Hemptinne, problemen kunnen stellen voor het reizigersverkeer op lijn 132 Charleroi-Couvin.

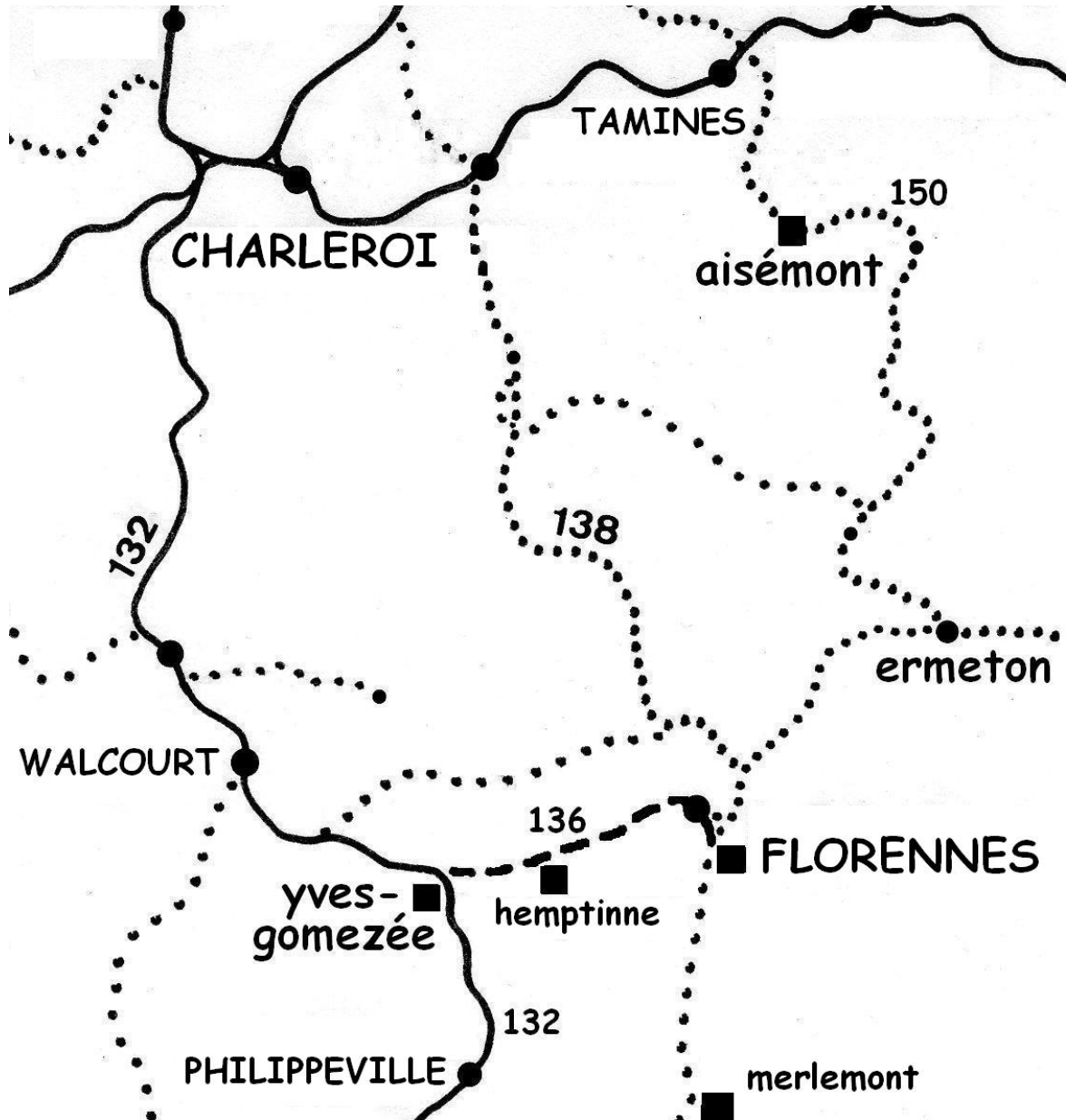
Om die reden stelt het Comité voor op zijn minst één kruisingsspoor aan te leggen op de nog steeds beschikbare terreinen van het voormalige station St.-Lambert op lijn 132.

Dit zal het reizigers- en goederenverkeer op het lange enkelsporig baanvak Walcourt - Philippeville (14 km), zonder één kruisingsmogelijkheid, veel vlotter laten verlopen.

De regelmaat van het verkeer en de spoorontsluiting van deze regio zijn deze investeringen zeker waard.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2005**

Bijlage bij advies 5/06



advies 05/07

Brochure “dienstregelingen” bij vertrek uit Dendermonde

RECHTVAARDIGING

In een persbericht van 6 juli 2004 verklaart de NMBS dat de klanten naast het “papieren” Spoorboekje over een ruime waaier van andere informatiebronnen beschikken. De NMBS verwijst onder meer naar de « gratis dienstregelingbrochures die beschikbaar zijn in de stations ».

Aangezien de NMBS die brochures als "ruim voldoende" bestempelt en ze ook verondersteld worden binnen afzienbare tijd het Spoorboekje te vervangen, heeft het Comité sommige ervan aan een grondig onderzoek onderworpen m.b.t. de informatie die ze werkelijk verschaffen aan de hand van 5 criteria die men in het klassieke Spoorboekje terugvindt.

- TOTAALINFORMATIE OVER HET TREINAANBOD
- INFORMATIE OVER HET VOLLEDIGE AANBOD PER LIJN
- INFORMATIE OVER DE BEDIENING VAN ALLE STATIONS
- INFORMATIE OVER DE AANSLUITINGEN
- INFORMATIE OVER HET DIENSTENAANBOD IN DE STATIONS

SYNTHESE

De brochures met vertrektijden die aan de loketten van de stations gratis worden uitgedeeld geven lang niet dezelfde informatie als het Spoorboekje waarvoor men ze op termijn nochtans als lapmiddel wil laten dienen. Wat vooral ontbreekt is de informatie over de aansluitingen en de overstaptijden, en doorgaans ook de totaalinformatie voor elke lijn of verbinding afzonderlijk. Vaak ontbreekt zelfs een aanzienlijk onderdeel van het aanbod, laat staan een volledige lijn of verbinding.

De brochure van Dendermonde vormt hierop een uitzondering doordat voor de vier lijnen die vanuit dit station vertrekken de volledige dienstregeling in tabelvorm is weergegeven, bijna zoals in het Spoorboekje : alleen de aansluitingen (en de treincategorieën) ontbreken, alsook de toeristische zomertreinen.

Mits aanvulling van die enkele hiaten kan de inhoud en de kwaliteit van de brochure van Dendermonde moeiteloos opgekrikt worden tot het niveau van het Spoorboekje.

1. TOTAALINFORMATIE OVER HET TREINAANBOD

Eerst werd onderzocht welke spoorlijnen, spoordiensten en bestemmingen vanuit Dendermonde in de brochure zijn opgenomen, niet alleen binnen het invloedsgebied van Dendermonde, maar ook in andere regio's van het land.

- Rond het knooppunt Dendermonde lopen straalsgewijs vier spoorlijnen ⁽⁵⁾ : naar Mechelen (lijn 53), Gent (lijn 53), Lokeren/St.Niklaas (lijn 57)⁽⁶⁾ en Brussel (lijn 60).

De vier lijnen (60, 57 en beide takken van lijn 53) zijn telkens d.m.v. een dienstregelingtabel in de brochure opgenomen

De tabel van lijn 57 werd pas op 12-12-2004 toegevoegd. Voor die datum werd geen andere informatie gegeven dan de vertrek- en aankomsturen naar en van het eindstation (Lokeren).

- Vrijwel alle IC-, IR-, CR-, L- en P-treinen die uit Dendermonde vertrekken of er toekomen staan in de dienstregelingtabellen van de brochure, zij het zonder aanduiding van de treincategorie.
- Tenslotte worden ook nog de vertrek- en aankomsturen gegeven naar en van een 12-tal andere bestemmingen : Antwerpen-Centraal, Bierges 6-Flags, Blankenberge, Brussel-Luxemburg, Brussel-Nationale Luchthaven, Brugge, De Panne, Knokke, Herentals, Kortrijk, Leuven en Oostende.
 - sinds 12-12-2004 staan deze bestemmingen in alfabetische volgorde, wat voorheen niet het geval was
 - men kan zich vragen stellen bij de keuze van deze bestemmingen : waarom bijv. wel Herentals, en niet Hasselt
 - er is slechts één enkele bestemming in Wallonië (Bierges 6-Flags), maar verder geen grote steden of andere belangrijke toeristische trekpleisters

2. INFORMATIE OVER HET VOLLEDIGE AANBOD PER LIJN

Daarna werd voor elke spoorlijn uit Dendermonde onderzocht welke informatie wordt gegeven over het treinaanbod en de onderweg bediende stations.

De vier dienstregelingtabellen zijn vrij volledig :

- vrijwel alle treinen die op elk van deze lijnen rijden staan erin vermeld ⁽⁷⁾
- wel wordt nergens onderscheid gemaakt tussen IC-, IR-, CR-, L- of P-treinen
- er staat ook geen informatie over de ICT-treinen die alleen tijdens de zomer maar wel binnen de geldigheidsduur van de dienstregeling rijden, en die stevast in het Spoorboekje zijn opgenomen
- voor elk lijnvak staan alle tussenstations vermeld, tot aan het eindpunt, behalve op de verbinding naar St.Niklaas, waar Sinaai en Belsele ontbreken
- anders dan in het Spoorboekje wordt nergens informatie gegeven over de aansluitende treinen, noch over de verdere bestemming van sommige treinen

⁵ lijn 52 naar Antwerpen is momenteel buiten gebruik - de lijnen 56 naar St.Niklaas (vanuit Grembergen) en 57 naar Aalst (vanuit Oudegem) zijn thans verdwenen

⁶ opgenomen in tabel 60 van het Spoorboekje

⁷ P-trein 5336 (vertrek Dendermonde om 16.11) werd even vergeten

3. INFORMATIE OVER DE BEDIENING VAN ALLE STATIONS

Verder werd onderzocht of alle stations binnen het ruime invloedsgebied van de stad Dendermonde in de brochure werden opgenomen, met informatie over hun bediening.

De brochure geeft volledige informatie over de dienstregeling van alle tussenstations op de lijnen rond Dendermonde.

De stations *Sinaai* en *Belsele*, die rechtstreeks bediend worden vanuit Dendermonde maar in het invloedsgebied van St.Niklaas liggen worden evenwel niet vermeld.

- voor beide stations zou het kunnen volstaan ze allebei als voetnoot te vermelden bij de vertrektijden voor St.Niklaas
- ze opnemen in de nieuwe tabel mag echter geen probleem zijn : er is nog ruimte genoeg over op de desbetreffende bladzijde!

4. INFORMATIE OVER DE AANSLUITINGEN

Dan werd nagekeken welke informatie beschikbaar is over de aansluitingen met de treinen die uit Dendermonde vertrekken (en omgekeerd).

Zoals hoger aangestipt worden in de dienstregelingstabellen nergens aansluitingen vermeld. Wel wordt voor sommige van de 12 afzonderlijke bestemmingsstations waar nodig aangegeven in welk station men dient over te stappen – bijv. voor Blankenberge : overstappen te Gent-St.Pieters – maar zonder enige informatie over vertrek- en aankomsturen, noch over de wachttijden.

5. INFORMATIE OVER HET DIENSTENAANBOD IN DE STATIONS

Tenslotte werd nog naar praktische informatie gezocht over de andere stations binnen het ruime invloedsgebied, buiten Dendermonde zelf.

In tegenstelling tot het Spoorboekje is voor geen enkel ander station enige informatie te vinden, zelfs niet hun telefoonnummer. Deze nuttige informatie werd trouwens heel onlangs nu ook uit het Spoorboekje weggelaten.

**Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2005**

...

advies 05/08

Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS groep?

Tot op heden (einde januari 2005) is het voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS nog steeds niet duidelijk welke plaats het zal bekleden binnen de nieuwe structuur van de NMBS groep.

Met dit advies wil het Comité zelf duidelijkheid scheppen over zijn wezenlijke opdracht en zijn adviesbevoegdheid t.o.v. de NMBS-vervoermaatschappij en de infrastructuurbeheerder Infrabel.

Het Comité gaan “toewijzen” aan de NMBS-vervoermaatschappij alleen – met uitsluiting van Infrabel – gaat in tegen het gezond verstand omdat de aangelegenheden die verband houden met de dienstverlening aan de gebruikers, zowel reizigers als goederen, over beide verdeeld werden. Bovendien is deze optie strijdig met art.47 van de wet op de overheidsbedrijven van 21 maart 1991 en met het KB van 4 juni 2002.

Het Comité ziet momenteel wel een mogelijke oplossing voor het dilemma, door het Comité te laten ressorteren onder de NMBS Holding, te meer daar deze in wezen een overkoepelende en coördinerende opdracht heeft t.a.v. de verschillende geledingen van de NMBS groep.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
25 januari 2005**

...

advies 05/09

Onthaal op de perrons van het station ANTWERPEN-ZUID



Antwerpen-Zuid, ooit het tweede grootste station van Antwerpen, is vandaag nog slechts een halte, maar wel op een druk knooppunt van wegen en openbaar vervoer, en dus relatief belangrijk. Dit blijkt alvast niet uit de weekenddienst, met slechts één trein **om de 2 uur**.

De wisselwerking met het stedelijk openbaar vervoer is wel vrij goed uitgebouwd, althans met de bovenliggende tramhalte, maar niet met de overige (bus)diensten. Naast de toegangen tot het eigenlijke station staat een degelijke fietsenstalling. Wel zou op deze strategisch interessante plek de algemene én specifieke signaletica veel beter kunnen, ook het vrij bescheiden B-logo.

De rijrichting van de treinen wordt niet aan alle toegangen tot het station gesignaleerd. De toegang tot de lager gelegen perrons gebeurt uitsluitend via steile trappen die voor sommige gebruikerscategorieën onbruikbaar zijn.

Bij de recente vernieuwing van de perrons werd niet echt zorgvuldig te werk gegaan : de klinkers - mét veiligheidslijn - zijn niet voldoende genivelleerd, de roltrappen werden niet opnieuw in gebruik genomen, en boven werd het nutteloze prefab-gebouwtje niet aangepakt. De zitjes staan in weer en wind opgesteld, maar er zijn wel steuntjes aangebracht in de recente schuilhuisjes.

De perronsignaletica blijft gebrekkig en is weinig doordacht.

Wat zeker ontbreekt op deze strategisch belangrijke plaats is een duidelijk overzichtsplan van het station en zijn onmiddellijke omgeving.

Ondanks de recente aanpassingswerken krijgt Antwerpen-Zuid slechts een matig rapport, in afwachting van beter?

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

...

advies 05/10

Accueil sur les quais en gare de PALISEUL



Aucune enseigne, aucun panneau n'attire l'attention sur la discrète petite gare de Paliseul, située sur l'axe électrifié Athus-Meuse traversant le plateau Ardennais. Pourtant, elle fut jadis gare de croisement avec la ligne vicinale de St.Hubert à Bouillon, et donc une des portes d'accès vers la vallée de la Semois.

De prime abord l'ensemble offre un aspect propre et fort accueillant. Ce n'est que sur les quais, récemment réaménagés et rehaussés, et accessibles de plain-pied, que l'on constate plusieurs manquements dans la signalétique, mais surtout au niveau du confort d'attente : salle d'attente fermée, abris rudimentaires, peu confortables et ouverts à certaines intempéries, quasi-absence de sièges d'attente. Aucune ligne de sécurité n'est tracée sur le dallage des quais, malgré le passage rapide des convois de marchandises.

La gare et la localité de Paliseul étant situées en région touristique, on s'étonnera de ne trouver aucune information d'ordre touristique sur la place de la gare, pas même un plan des environs immédiats.

On ne peut que regretter l'inutilité du bâtiment de gare, de réaménagement pourtant récent. N'y a-t-il pas là une opportunité pour y installer par ex. Un centre d'accueil, avec location de vélos, ainsi qu'un local d'attente pour les voyageurs.

Vu le réaménagement récent, le bilan assez positif de Paliseul dépasse la moyenne des petites gares de cette catégorie, mais il reste à faire du côté de la signalétique et du confort d'attente.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
8 maart 2005**

...

advies 05/11

Soorten P-treinen



SYNTHESE

De heisa rond de verminderde eindejaarsdienst, einde 2004, heeft duidelijk aangetoond dat de omschrijving “P-trein” een gediversifieerd aanbod omvat van heel uiteenlopende piekuurtreinen die elk op zich op een specifieke cliënteel gericht zijn.

Het probleem ligt bij de NMBS, die op een bepaald ogenblik bepaalde dat de gewone P-treinen specifieke pendelaarstreinen zijn, d.w.z. alleen voor het woon-werkverkeer, en als zij gemerkt worden met een zwart driehoekje niet moeten rijden wanneer er te weinig pendelaars zijn.

Aan de basis van de hele kwestie ligt het feit dat hier geen enkel onderscheid gemaakt wordt tussen gewone *pendelaarstreinen* en *gemengde treinen* ten behoeve van pendelaars én scholieren. De tweede categorie onderscheidt zich van de eerste doordat deze treinen tussen ca. 8u en 8u15 ofwel in het eindstation toekomen, ofwel een station bedienen met minstens één instelling van middelbaar onderwijs in de omgeving

Het Comité is van oordeel dat P-treinen die ingelegd worden voor een specifieke categorie van gebruikers, doorgaans pendelaars en/of scholieren, dan ook daadwerkelijk voor hen moeten rijden. Het gaat dus niet op dat *gemengde* P-treinen niet rijden wanneer de leerlingen zeker op tijd moeten zijn voor hun examens, terwijl andere scholientreinen dan vrijwel leeg rijden omdat hun vertrektijden niet aangepast zijn aan de werkelijke vraag in die periode.

1. SITUATIESCHETS

De perikelen rond de verminderde eindejaarsdienst, einde 2004, hebben duidelijk aangetoond dat de omschrijving “P-trein” een gediversifieerd aanbod omvat van heel uiteenlopende piekuurtreinen die elk op zich op een specifieke cliënteel gericht zijn.

Op basis van de officiële dienstregeling in het Spoorboekje onderscheiden wij volgende P-treinen :

1. die het hele jaar door rijden, doorgaans op werkdagen
2. die het hele jaar door rijden, op werkdagen, met uitzondering van de eindejaarsperiode, een aantal brugdagen en het zgn. “betaald verlof” (2^e week juli tot half augustus)
 - *deze treinen worden in de dienstregeling gemerkt met een zwart driehoekje*
3. die alleen rijden op schooldagen, dus met uitsluiting van de wettelijke feestdagen en de vijf vakantieperiodes voor scholieren (⁸)
 - a. elke dag van de week
 - b. alleen op woensdagmiddag
 - c. alleen op zondagavond tijdens het academiejaar

– *deze treinen worden in de dienstregeling gemerkt met een zwart vierkantje, behalve de studententreinen op zondagavond die een eigen verwijzing krijgen*

Daarbuiten rijden nog heel wat piekuurtreinen, die echter in de dienstregeling niet als dusdanig gemerkt zijn, maar wel als resp. IC-, IR- of L-treinen.

De verwijzing naar de rijperiode door middel van een specifiek symbool maakt het de reiziger duidelijk wanneer deze trein al dan niet rijdt. Maar door de jaren heen zijn hieruit een paar misvattingen gegroeid, namelijk :

- dat gewone P-treinen specifieke pendelaarstreinen zijn, d.w.z. voor het woon-werkverkeer, en dus niet moeten rijden wanneer er te weinig pendelaars zijn, zeker niet wanneer zij gemerkt worden met een zwart driehoekje
- dat andersom de P-treinen met een zwart vierkantje dan ook beschouwd worden als scholierentreinen die op elke dag dat er schoolplicht is moeten rijden

Deze misvattingen komen dan op een schrijnende manier tot uiting wanneer de NMBS buiten de dienstregeling en op de valreep de rijperiode van één treincategorie op een lineaire manier gaat aanpassen, bijv. tijdens de eindejaarsperiode van 2004 en mogelijk ook in 2005, zonder rekening te houden met de specifieke functie van deze treinen.

⁸ Allerheiligen, Kerstmis-Nieuwjaar, Krokus, Pasen en de zomervakantie (juli-augustus)

2. ANALYSE EN VOORSTELLEN

Naar aanleiding van dit ernstig incident (zie hoger) dat veel kwaad bloed zette bij heel wat klanten wil het Comité expliciet de aandacht vestigen op een paar anomalieën in de dienstregeling, meer bepaald in de categorisering van een aantal treinen.

2.1 Gewone P-treinen (die het hele jaar door rijden, doorgaans op werkdagen)

- Geen anomalieën
- De voorkeur gaat hierbij naar P-treinen die de basisfrequentie versterken tijdens de piekuren (vb. lijnen 86 en 123), liever dan P-treinen die vlak voor of vlak na een klokvaste trein rijden – zie advies **04/29**

2.2 P-treinen aangeduid met een zwart driehoekje

m.a.w. die het hele jaar door rijden, met uitzondering van de eindejaarsperiode, een aantal brugdagen en het zgn. "betaald verlof" (2^e week juli tot half augustus)

- Anomalie : hier wordt geen onderscheid gemaakt tussen gewone *pendelaarstreinen* en *gemengde treinen* ten behoeve van pendelaars én scholieren
- **Gemengde treinen** onderscheiden zich van de overige pendelaarstreinen doordat ze tussen ca. 8u en 8u15 ofwel in het eindstation toekomen (⁹), ofwel een station bedienen met minstens één instelling van middelbaar onderwijs in de omgeving

De *tabel* in bijlage geeft een overzicht van de meeste treinen die in de dienstregeling geldig vanaf 12 december 2004 onder deze categorie vielen.

De noodzaak dat de NMBS dit onderscheid maakt werd voldoende aangetoond door het geharrewar rond de eindejaardienstregeling van december 2004.

2.3 P-treinen aangeduid met een zwart vierkantje

m.a.w. die alleen rijden op schooldagen, dus niet op zondag noch op wettelijke feestdagen, noch in de vakantieperiodes voor scholieren

- Anomalie : deze treinen rijden op elke schooldag, dus ook tijdens de examenperiodes, wanneer de lessen opgeschort zijn.
- Sommige van deze treinen vertrekken elke werkdag rond 16u, ook op woensdag wanneer er 's namiddags geen les is, maar zijn meestal ook pendelaarstreinen.

Wellicht is het dan aangewezen om deze treinen voortaan te beschouwen als *gemengde P-treinen* (zie hierboven).

⁹ dit geldt ook voor sommige scholierentreinen die in de avondspits rijden (zie verder)

- Een aparte groep vormen de woensdagmiddagtreinen : zij zijn uiteraard voor iedereen toegankelijk, maar richten zich specifiek op het schoolpubliek – daarom ook rijden ze alleen op schooldagen.

Merkwaardig genoeg rijden deze treinen ook tijdens de examenperiode, hoewel de examenrooster doorgaans verschilt van de gewone lessenrooster op woensdag, en de meeste leerlingen dus al in de loop van de voormiddag naar huis gaan met een vroegere trein. Hierdoor rijden heel wat van deze treinen nagenoeg leeg, behalve wanneer het schaarse aanbod geen andere keuze laat, bijv. op de lijnen 78 Tournai-St.Ghislain en 82 Aalst-Burst.

- De specifieke studententreinen op zondagavond rijden slechts tijdens het academiejaar en vallen dus buiten het bestek van de overige scholierentreinen.

3. BESLUIT

P-treinen die ingelegd worden voor een specifieke categorie van gebruikers, doorgaans pendelaars en/of scholieren, moeten dan ook daadwerkelijk voor hen rijden.

Het gaat niet op dat *gemengde* P-treinen niet rijden wanneer de leerlingen zeker op tijd moeten zijn voor hun examens terwijl andere treinen vrijwel leeg rijden omdat hun vertrektijden niet aangepast zijn aan de werkelijke vraag.

**Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
8 maart 2005**

advies 05/12

Trains L sur la ligne 162

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht



De L-dienst tussen Namur en Arlon kwijnt weg in de schaduw van de IC Brussel-Luxembourg, waarvan hij nog hoogstens een aanhangsel is, kwestie van de kleine stations op lijn 162 een zekere verbinding te geven, richting Namur en Brussel.

Voor deze achtergebleven regio heeft deze treindienst nog heel wat te betekenen. Liever dan die zonder meer te laten uitsterven, stelt het Comité van de Gebruikers voor om op een economisch verantwoorde exploitatie over te gaan, met spoormaterieel dat beter aangepast is aan zulke bedieningen, in navolging van de minder belangrijke spoorlijnen in onze buurlanden.

Tegelijk moet de spoordienst beter inspelen op de regionale verkeersstromen dan nu het geval is. Hiervoor moet de huidige L-bediening opgesplitst worden in drie afzonderlijke takken :

1° **Namur-Ciney-Marloie** : de randstedelijke bediening Namur-Ciney rijdt nu al om het uur, en kan verlengd worden tot Marloie (ev. Marche of Jemelle) in functie van de reële behoeften..

2° **Liège-Marche-Jemelle-Librumont** : deze regionale spoordienst is beter aangepast aan het verplaatsingspatroon rond de centrumstad Marche, en biedt tevens een pasklare oplossing voor het probleem van de slechte spoorverbindingen tussen Liège en de provincie Luxembourg.

3° **Bertrix-Librumont-Arlon-Luxembourg** : deze bij uitstek regionale dienst, te verzekeren met meerstromige of dieseltreinen, biedt een uitstekende verbinding naar de belangrijke tewerkstellingspool die de stad Luxembourg geworden is, met heropening van enkele stations op goed uitgekozen plaatsen.

Al gaat de voorkeur doorgaans uit naar een uurfrequentie, is voor een dergelijke regio een niet-gecadanseerde dienst, aangepast aan de werkelijke behoeften, te verkiezen boven een starre twee-uurdienst.

Tenslotte moet de toekomstige dienstregeling ook beter inspelen op het uitgesproken toeristische karakter en mogelijkheden van de provincie Luxembourg.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
8 maart 2005**

...

advies 05/13

Réouverture de la gare de Cuesmes

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht

Het station Cuesmes, in het voorstedelijke gebied rond Mons, werd in 1993 voor het reizigersverkeer gesloten op basis van *één enkele ongunstige telling* – hoewel andere statistieken meer dan het dubbel aantal reizigers gaven. Daar de doorgevoerde besparingen verwaarloosbaar waren, was de sluiting van Cuesmes bijgevolg niet verantwoord.

In 2005 zijn de mobiliteitsproblemen niet langer beperkt tot de grote agglomeraties. Betere spooralternatieven moeten de pendelaars en de overige klanten dus aanzetten hun wagen buiten de stadszone te houden, bijv. in Cuesmes. De heropening van dit station is verantwoord en kan bovendien tegen geringe kost doorgevoerd worden. Dit zijn de belangrijkste argumenten :

- Cuesmes telt 11.000 inwoners en ligt in de Borinage, een dichtbevolkte regio.
- Tal van instellingen en economische activiteiten gaan zich meer en meer in de stadsrand vestigen; Cuesmes is daar geen uitzondering op, met een nieuw bedrijventerrein en een afdeling van de Franse Gemeenschap, die elk heel wat arbeidsplaatsen vertegenwoordigen.
- De perrons en andere vaste installaties te Cuesmes zijn nog intact, zodat de heropening op heel korte termijn en vrijwel zonder kosten kan doorgevoerd worden.
- De IR- en P-treinen die langs Cuesmes rijden kunnen er stoppen zonder enige weerslag op het rittenschema van de treinen noch op de werktijden van het personeel, vermits ze in het kopstation Quévy meer dan een half uur moeten wachten.
- Er is voldoende plaats om een parking voor 70 à 80 wagens in te richten op een terrein dat toebehoort aan de NMBS groep.
- De rittijd en de regelmaat van de huidige busrit van Cuesmes naar Mons is in die mate onbetrouwbaar dat dit nauwelijks een interessant alternatief is voor de pendelaars die verder dan Mons moeten reizen.
- De treinrit daarentegen, bijv. Van Cuesmes naar Brussel, zonder overstap, is hoogst aantrekkelijk en kan op die manier nieuwe klanten werven.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
8 maart 2005**

...

advies 05/14

Opvolging van de adviezen van het Comité

Met het oog op de nieuwe Beheerscontracten vraagt het Raadgevend Comité van de Gebruikers :

1. dat de verplichting van de NMBS groep om elk advies van het Comité te beantwoorden behouden blijft en dit binnen redelijke termijnen;
2. dat wanneer het antwoord van de NMBS groep ontoereikend of niet gemotiveerd is, of het gestelde probleem niet behandeld wordt, laat staan zonder oplossing blijft, het Comité bij machte moet zijn een overlegvergadering te bekomen over een of meer van deze adviezen;

dit met het oog op een toenadering van de wederzijdse standpunten, maar ook om te vermijden dat de adviezen en de NMBS-antwoorden zouden uitmonden in een dovemansgesprek.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

...

advies 05/15

Aan het Comité te leveren informatie

Om te vermijden dat, zoals in het verleden :

- het Comité pas achteraf wordt geïnformeerd, nadat de beslissingen officieel al genomen zijn, en een “post factum” advies geen enkele zin meer heeft;
- wanneer beslissingen worden genomen die de gebruikers aanbelangen het Comité pas enkele dagen of uren vooraf geïnformeerd wordt, terwijl het niet meer mogelijk is in zo korte tijd nog een ernstig advies te formuleren;
- het Comité zelf op zoek moet gaan naar informatie waarvan het zelf niet eens weet dat die bestaat!

vraagt het Raadgevend Comité van de Gebruikers met aandrang dat de verplichting tot voorafgaande informatie, en dit binnen redelijke termijnen, in de volgende Beheerscontracten tussen de Staat en de diverse entiteiten van de NMBS groep wordt opgenomen – in het bijzonder de informatie omtrent elke dienst en infrastructuur (onthaal en andere) die de gebruikers aanbelangen.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

...

advies 05/16

Accueil sur le quai en gare de COO



La halte de Coö, déplacée il y a quelques années à peine, a une vocation essentiellement touristique. C'est le parc d'attractions « Telecoo », près de la célèbre cascade sur l'Amblève, qui a valu la survie à ce modeste point d'arrêt situé sur la ligne Liège-Luxembourg.

Le touriste débarque à Coö sur un seul quai bas, couvert de gravillons et aménagé assez sommairement. Comme le nom "Coö" ne se compose que de 3 caractères et risque de passer inaperçu, de grands panneaux posés à angle de 45° sont donc tout indiqués. On ne peut que regretter l'absence de sièges dans l'abri (en cas d'intempéries) et d'une bordure de sécurité – très important pour les groupes d'enfants ! La signalétique se limite à quelques petits pictogrammes. Aucun panneau n'oriente le touriste vers la route, le village ou le parc d'attractions. On s'étonnera aussi de ne trouver aucune information d'ordre touristique à proximité de la gare, pas même un plan des environs.

La halte, située en contrebas, est peu visible depuis la voie publique. Le randonneur qui ne connaît pas les lieux ainsi que le touriste au retour de Telecoo trouve sur le pont un petit panneau bleu non éclairé, peu visible de loin, avec le nom "Coö" accolé à un petit logo B.

La vocation très touristique de l'endroit et de la halte de Coö exige qu'une attention particulière soit portée à la signalétique et à l'information touristique, car, contrairement à la majorité des gares du réseau, la clientèle de Coö est composée en majeure partie de touristes et visiteurs ne connaissant pas du tout l'endroit.

Compte tenu de cet élément essentiel, la halte de Coö ne reçoit donc qu'une appréciation très mitigée.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

...

advies 05/17

Onthaal op de perrons van het station BORDET



Het station Bordet ligt in Evere, op een druk kruispunt op de Haachtsesteenweg, tevens knooppunt van heel wat tram- en buslijnen, vlak bij het Bordetinstituut en op loopafstand van het NAVO-hoofdkwartier. Deze halte vormt dus een belangrijke schakel in het toekomstig gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel.

Om die reden werd dit onbemand station heel onlangs volledig heraangelegd. Het geheel oogt heel aantrekkelijk door de mooie berm, de ruime hellingen, de vlotte toegankelijkheid voor alle gebruikers en de nieuwe uitrusting.

Bij deze vernieuwingswerken werden wel een aantal essentiële zaken vergeten, zoals zitjes op de perrons en in de wachthuisjes (in enkele ervan een houten bank geplaatst), maar vooral op het vlak van de signalen en de informatie. Telkens opnieuw, ook bij vernieuwde stations, krijgt men het gevoel dat precies op deze essentiële zaken bespaard wordt. Hoeveel klanten hierdoor verkeerd lopen of hun trein missen wordt in geen enkele statistiek prijsgegeven!

Om die reden krijgt Bordet wel een positieve beoordeling, maar met voorbehoud (indien geplande verbeteringen nog in uitvoering zouden zijn) : voor de reiziger zijn wachtcomfort en informatie belangrijker dan een mooi ogend bloemenperk.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

...

advies 05/18

Afschaffing van 1^{ste} klas?

SYNTHESE

Het Raadgevend Comité van de Gebruikers is van oordeel dat het een ernstige vergissing zou zijn om de klanten van de NMBS op de treinen nog slechts één enkele klas te bieden.

Indien deze maatregel doorgang vindt, zal het slechts een pleister op een houten been zijn, want het zal geen enkele oplossing bieden voor het aanhoudende probleem van capaciteitstekort in bepaalde treinen, gezien de infrastructuurproblemen (bijv. geen 4 sporen naar Ottignies en Nivelles) en het tekort aan dubbeldeksrijtuigen.

Een deel van de klanten die bereid zijn om meer te betalen voor meer ruimte, comfort en rust zullen misnoegd zijn en misschien zelfs niet meer de trein nemen. De ambitie van de NMBS om tegen 2012 het aantal reizigers met 50 % te verhogen kan alleen worden waargemaakt met een gediversifieerde cliënteel en dus ook een gediversifieerd aanbod qua comfort en prijs.

Het comfort van de enen uitspelen tegen het comfort van de anderen is een verkeerd debat. De reizigers hebben, zowel in 2^e als in 1^e klas, het recht op een zitplaats en op een comfortabele verplaatsing.

De 1^e klas afschaffen zou voor de NMBS trouwens een aanzienlijke ontvangstenderving betekenen, wat gezien haar financiële toestand onaanvaardbaar is.

Vanuit commercieel oogpunt moet men de mensen die bereid zijn om daarvoor te betalen de mogelijkheid bieden om een gewaarborgde zitplaats te krijgen, niet in het gedrang te zitten en te kunnen genieten van meer comfort in een rustigere sfeer. Wil men echt het gebruik van de wagen afremmen – wat de politici toch met de hand op het hart verklaren – moet men ook de concurrentie daarmee aangaan op het vlak van comfort en keuzemogelijkheden.

Rekening houdend met deze elementen, is het Comité van oordeel dat de eerste klas hoe dan ook behouden moet blijven.

Al enkele maanden wordt een parlementair initiatief voorbereid om de afschaffing voor te stellen van de 1e klas in de treinen van de binnenlandse dienst. Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft deze kwestie ter harte genomen en de argumenten onderzocht die hieromtrent naar voor werden gebracht, alsook de eventuele gevolgen ervan indien dit voorstel zou worden aangenomen.

1. HUIDIGE SITUATIE

Op dit ogenblik ligt de prijs van een biljet of een abonnement 1^e klas 57% hoger dan dat van 2^e klas. Voor die prijs krijgen de gebruikers van 1^e klas het volgende comfort :

- de quasi-zekerheid van een zitplaats
- meer individuele ruimte, en – in bepaalde treinen – bredere gangen
- in het I11 en AM96 materieel : (enigszins) verstelbare zitplaatsen en een individuele leeslamp
- een rustige sfeer, heel geschikt voor lectuur, de voorbereiding van een dossier, het opstellen van een nota, of waarin men zich kan ontspannen na een afmattende werkdag – op dit ogenblik biedt alleen de 1^e klas deze mogelijkheid

Maar ook :

- de drukte en de al te luidruchtige groepen vermijden
- en, althans voor sommigen : een zekere prestige

Merken wij ook op dat reizen in 1^e klas een uitgesteld onderdeel is van het loon van sommige bedienden van de NMBS en van enkele parastatalen, terwijl bepaalde categorieën van reizigers toch van het comfort van de 1^e klas kunnen genieten met een biljet 2^e klas. Zo mag een zwangere vrouw gedurende de laatste vier maanden van haar zwangerschap in 1^e klas reizen.

Tijdens de week, in de ochtend- en avondspits, zitten de rijtuigen en afdelingen 1^e klas vaak afgeladen vol met reizigers die voor hun plaats hebben betaald. Van 2000 tot 2004 zijn de ontvangsten met 67% toegenomen voor de treinkaarten 1^e klas, en met slechts 26% voor deze in 2^e klas : wijst dit niet op een duidelijke tendens bij de trouwe klanten om over te stappen van 2^e naar 1^e klas?

Wanneer het uitzonderlijk druk is, kan het gebeuren dat de treinbegeleider een of meer afdelingen 1^e klas declassificeert, waarbij hij er ten minste een behoudt. Hij kan ook beslissen dat reizigers van 2^e klas mogen plaatsnemen in 1^e, zonder enige compensatie voor de klanten die in het bezit zijn van een biljet 1^e klas.

De motorstellen AM96 bestaan evenwel uit een volledig rijtuig 1^e klas, naast 2 rijtuigen 2^e klas. Deze wanverhouding valt moeilijk te rechtvaardigen, zelfs tijdens de piekuren.

Anderzijds valt het op dat op recent materieel het comfort in 2^e klas met airconditioning vaak beter is dan in 1^e klas zonder airco op tal van oudere stellen of rijtuigen.

Wij merken nog op dat Thalys ervoor gekozen heeft om de klassen anders te noemen, nl. Comfort 1 en Comfort 2, zodat op die manier geen parallel getrokken wordt met sociale klassen. Niemand betwist het bestaan van 2 klassen op die treinen, hoewel het traject Brussel-Paris toch niet langer duurt dan bijv. Brussel-Noord – Oostende, en zelfs minder lang dan Brussel-Noord – Jemelle.

2. HET AFSCHAFFEN VAN DE 1^e KLAS : WELKE VOORDELEN ?

- Het meest gewichtige argument is de verhoging van de vervoercapaciteit, uitgedrukt in aantal zitplaatsen, met eenzelfde aantal rijtuigen.

Het klopt inderdaad dat de 1^e klas tijdens de daluren vaak onderbezet is, maar op dat ogenblik van de dag is de 2^e klas zelden volzet. Wanneer er zich tijdens de piekuren echter capaciteitsproblemen voordoen in 2^e klas, stellen wij vast dat ook in 1^e klas de meeste, zonet alle zitplaatsen bezet zijn. De 1^e klas afschaffen in propvolle treinen zou dus wel eens een pleister op een houten been kunnen zijn gezien de minieme, laat staan onbeduidende plaatswinst.

- Uiteindelijk kunnen er enkel zitplaatsen bijkomen (amper zo'n 2800) mits de rijtuigen grondig omgebouwd worden om :
 - de zitplaatsen en de tafeltjes te vervangen, omdat die in 1^e klas breder zijn
 - de tussenruimte tussen de zitplaatsen op het recentste materieel te verminderen
- ***Andere voordelen : een vereenvoudigde tarifiering, en waarschijnlijk ook minder geschillen tussen de reizigers en de treinbegeleiders.***

3. HET AFSCHAFFEN VAN DE 1^e KLAS : WELKE NADELEN ?

Vanuit het oogpunt van de klant zou dit een verlies aan gebruikscomfort inluiden, en meteen ook een nivellering naar beneden toe. Bovendien ontnemt men de klant de mogelijkheid om te kiezen, en dit in een tijdperk waarin men het voortdurend heeft over exclusieve modellen, geïndividualiseerde keuzes, enz. Een flink deel van de klanten die vandaag bereid zijn om meer te betalen voor meer comfort zou hierdoor wel eens terug voor de eigen wagen kunnen kiezen.

Naast de kosten voor het ombouwen van het rollend materieel, dat geschat wordt op zo'n 7 miljoen Euro (om slechts 2800 zitplaatsen te recupereren), moet men ook rekening houden met een verlies aan ontvangsten dat niet gemakkelijk in te schatten is. De NMBS houdt daarbij rekening met meerdere hypothesen:

1. Verlies van de klanten in 1^e klas, omdat zij kiezen voor een ander vervoermiddel. Het maximale verlies bedraagt dan € 38 290 000 per jaar.
2. Overstap van de klanten van 1^e klas naar 2^e klas. Het verlies dat overeenkomt met het inkomensverlies komt dan neer op € 13 401 500 per jaar.
3. Verlies van de helft van de klanten in 1^e klas, waarbij de andere helft overgaat naar 2^e klas. Het verlies bedraagt hier € 25 845 750 per jaar.

Het verlies aan klanten en bijgevolg aan ontvangsten zou logischerwijze moeten worden gecompenseerd door een gelijke verhoging van de federale dotatie. Maar in de huidige conjunctuur is het weinig realistisch om te denken dat de staat hiervoor haar bijdrage zo maar zal verhogen. Dus zullen de tarieven moeten worden opgetrokken, maar niet het comfort, wat dus neerkomt op een afbouw van de kwaliteit van de openbare dienst.

Tenslotte is het niet denkbeeldig dat in dat geval de reizigers zich zullen verdringen om een plaatsje te bemachtigen in de gedeclasseerde 1^e klas rijtuigen : het ombouwen van de ex-1^e klas zal immers niet zo maar van de ene dag op de andere kunnen gebeuren.

4. ENKELE ALTERNATIEVEN

Op enkele buitenlandse netten ziet men rijtuigen opduiken met « stille » afdelingen waar lawaai, telefoongerinkel enz. verboden zijn. Indien de NMBS aan haar klanten die dit wensen de mogelijkheid zou kunnen bieden om in alle rust en stilte te reizen, dan maakt het niet uit of dit gebeurt in 1^e of in 2^e klas, op voorwaarde dat wordt voldaan aan de minimumvoorwaarden inzake *omgevingscomfort* : deze kwaliteitsverbetering zal ongetwijfeld gewaardeerd worden door een (flink) deel van het cliënteel.

Op het vlak van het comfort in de rijtuigen stellen wij vast dat in modern materieel zoals de I11, de AM96 en zelfs de M6 het comfort in 2^e klas nauw aanleunt bij dat van de 1^e klas. In de AR41 is er zelfs geen enkel verschil.

Comfort betekent ook dat ervoor gezorgd wordt dat geen enkele reiziger moet blijven rechtstaan, en iedereen dus kan beschikken over een zitplaats, vooral op de relatief lange trajecten zoals Brussel-Eupen, Brussel-Jemelle-Arlon en Brussel-Oostende. Dit is trouwens ook een kwestie van elementaire veiligheid.

Het aantal plaatsen in 1^e klas zou wel beter moeten aangepast zijn aan de behoeften van de klanten. Het percentage zitplaatsen in 1^e klas (ten opzichte van het aantal plaatsen in 2^e klas) varieert heel sterk van het ene materieel tot het andere. In een I11-treinstel van de ICA bedraagt het 15% terwijl dat 27% is in een drieledige AM96. Het lijkt dus aangewezen om in het 1^e klasrijtuig van die AM96 een scheidingswand aan te brengen en zeker de helft als 2^e klas in te richten zodat men uiteindelijk een percentage bereikt dat vergelijkbaar is met dat van het overige materieel. Een dergelijke maatregel zal hoe dan ook veel minder kosten dan de algemene afschaffing van de 1^e klas, en zal ook veel doeltreffender zijn. Opgelet : deze scheidingswand mag niet symbolisch zijn, zoals eertijds tussen rokers en niet-rokers, maar moet volledig zijn, mét tussendeur, teneinde de intrinsieke kwaliteit van de 1^e klas te behouden, zeker de rustige sfeer.

De 1^e klas is trouwens niet echt nodig op ritten die niet meer dan een half uur duren, bijv. op tal van GEN-trajecten. Opgelet : op heel wat lokale verbindingen kan de rit wel meer dan één uur in beslag nemen !

Tot slot kan men zich afvragen of het niet wijzer zou zijn en meer in overeenstemming met de sociale vooruitgang om de 2^e klas af te schaffen en iedereen het comfort van een 1^e klas te bieden, zoals dat reeds het geval is op het recentste materieel...

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

advies 05/19

Opnieuw sneeuwtreinen – een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?

SYNTHESE

De aankondiging dat de NMBS opnieuw sneeuwtreinen zal inleggen is geen terugkeer naar het verleden, maar een nieuw initiatief dat stoelt op een betaalbaar aanbod, vooral voor de jongeren, terwijl de kosten beperkt blijven, zonder te beknibbelen op de veiligheid en het modern comfort.

Met dit advies wil het Comité dan ook zijn goedkeuring en zijn voldoening uitdrukken over dit nieuwe initiatief van de NMBS.

Tegelijk meent het Comité hier de eerste tekenen te bespeuren van een andere commerciële aanpak door de NMBS, daar waar de “oude” NMBS onlangs nog heel wat (spoor)diensten schraptte wegens te duur, met op het verlanglijstje ook nog de L-treinen, de kleinere stations en zelfs de regionale spoorlijnen.

Al jaren pleit het Comité voor een andere aanpak op het vlak van o.m. de regionale en lokale spoordiensten, met als motto :

“ Verlieslatend? Schaf het niet af, maar ga op zoek naar een andere, minder dure maar nog steeds klantvriendelijke aanpak!”

Hierbij legt het Comité de vinger op eenmalige instapcijfers en allerhande procenten die te vaak een vertekend beeld geven van de werkelijkheid.

Het nieuwe initiatief van de sneeuwtreinen vertrekt alvast van een heel verschillend concept, op zoek naar een lagere kostprijs in plaats van zonder meer op te doeken.

Is dit een eerste belangrijke stap op weg naar betere, betaalbare en klantvriendelijke spoordiensten?



HUIDIGE SITUATIE

Op 17 juni 2003 keurde het Raadgevend Comité van de Gebruikers eenparig het advies 03/04 goed, waarin het de beslissing van de toenmalige NMBS betreunde om al haar klassieke internationale nachttreinen op 14 december 2003 zonder meer af te schaffen, met inbegrip van de nachttreinen naar de wintersportcentra.

De aangevoerde reden was dat deze treinen verlieslatend waren, en als internationale treinen geen overheidstoelagen meer mochten ontvangen. Vanuit verkeers-, veiligheids-, ecologisch, en ook zuiver gebruikersstandpunt was deze beslissing echter moeilijk aanvaardbaar voor de gebruikers.

De wintersporttreinen "Bergland Express" die, ditmaal op privé-initiatief, einde 2003 vanuit Nederland via België ingelegd en einde 2004 opnieuw opgestart werden bewijzen dat er wel degelijk vraag is naar dergelijke treinen. Mogelijk was dit de uitdaging die de NMBS nodig had om zelf opnieuw tot een initiatief te komen.

EINDE 2005 : OPNIEUW SNEEUWTREINEN

Het Comité was hoe dan ook aangenaam verrast toen de NMBS-exploitant op 12 april 2005 aankondigde vanaf einde 2005 opnieuw sneeuwtreinen in te leggen naar een aantal wintersportcentra, zij het op basis van een nieuw low-cost concept, en met heel concurrentiële prijzen.

- Deze sneeuwtreinen bieden alleen comfortabele zitplaatsen aan, zoals dat ook al het geval is op de meeste autocars naar die bestemmingen.
- Hiervoor zullen geen speciale rijtuigen worden ingelegd zoals voorheen, maar comfortabele rijtuigen van de gewone spoordiensten die alleen tijdens de week gebruikt worden; op die manier zijn geen nieuwe investeringen vereist.
- Het starttarief, maar ook het gewone tarief, zal heel concurrentieel zijn met het wegvervoer, waardoor de kans op een grotere respons dan voorheen heel reëel is, zeker bij het jongere publiek.

Met dit advies wil het Comité dan ook zijn goedkeuring en zijn voldoening uitdrukken over dit nieuwe initiatief van de NMBS.

EEN NIEUWE AANPAK ?

• Op commercieel vlak

Het is duidelijk dat deze "low-cost" sneeuwtreinen breken met de vastgeroeste traditie dat dit type van treinen noodzakelijkerwijze duur moest zijn om uit de kosten te geraken. Ook al was de respons aanzienlijk, deze treinen richtten zich uiteindelijk tot het beperkte marktsegment van de koopkrachtige klanten. Dezen blijven hoe dan ook hun gading vinden met de "Bergland-Express".

Ditmaal worden de aspecten "veilig" en "betaalbaar" vooropgesteld, weliswaar zonder het comfort van lig- en slaapplekken, maar toch met het zitcomfort van moderne treinstellen. Op die manier worden de sneeuwtreinen nu toegankelijk voor een veel ruimer en ook jonger publiek, dat voortaan ook een ruimere keuze heeft van transportmiddelen om op een veilige manier een aantal wintersporttoorden te bereiken.

Indien de nieuwe sneeuwtreinen de beoogde respons oogsten, kan dit voor de NMBS zelfs uitdraaien op een winstgevende operatie.

• **Op beleidsvlak**

Onlangs nog heeft de NMBS heel wat (spoor)diensten geschrapt wegens te duur : nachttreinen, autotreinen, sneeuwtreinen, posttreinen, duiventreinen, maar ook de minibar op sommige lange afstandstreinen, een aanzienlijk aantal loketten, en ei zo na ook het Spoorboekje. Op het verlanglijstje vindt men ook nog, met de regelmaat van een klok, tal van binnenlandse spoordiensten terug : een groot deel L-treinen, kleinere stations en zelfs regionale spoorlijnen en grensoverschrijdende verbindingen (¹⁰).

De aangehaalde reden bleef onveranderlijk : verlieslatend.

Al jaren pleit het Comité voor een andere aanpak op het vlak van o.m. de regionale en lokale spoordiensten, met als motto :

“ Verlieslatend? Schaf het niet af, maar ga op zoek naar een andere, minder dure maar nog steeds klantvriendelijke aanpak!”

Zo heeft het Comité al tal van adviezen uitgebracht met alternatieve voorstellen, bijv.

- een ander concept voor de ticketverkoop in de stations, zonder het gebouw te sluiten en aan zijn lot over te laten (advies 05/05);
- een andere bedieningsvorm van de kleine stopplaatsen (advies 02/09);
- een ander exploitatieconcept (per spoor) van de regionale lijnen, met minder zwaar en vooral minder duur spoomaterieel (advies 05/01);
- beperking van de exploitatiekosten van de regionale lijnen door een rationeler inzet van materieel en personeel (advies 01/17 en 04/24);
- bruikbare papieren alternatieven voor het Spoorboekje (advies 03/19).

Meer algemeen : wanneer het aantal reizigers op een spoordienst of in een station achteruitgaat moet de NMBS zich eerst en vooral de vraag stellen naar de werkelijke OORZAAK hiervan en op zoek gaan naar een mogelijke REMEDIERING of een valabel ALTERNATIEF zonder meteen te denken aan sluiten of opdoeken (advies 02/14).

HIERBIJ LEGT HET COMITE DE VINGER OP EENMALIGE INSTAPCIJFERS EN DE MEEST UITEENLOPENDE PROCENTEN WAARMEE TE PAS EN TE ONPAS WORDT GEGOOCHELD !

Het nieuwe initiatief van de sneeuwtreinen vertrekt alvast van een heel verschillend concept, op zoek naar een lagere kostprijs in plaats van zonder meer op te doeken. Is dit een eerste belangrijke stap op weg naar betere, betaalbare en klantvriendelijke spoordiensten ?

**Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

¹⁰ van de weinige die nog overblijven

...

advies 05/20

Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005

SYNTHESE

Einde 2004, veel meer dan de voorbije jaren, ondervonden de treinreizigers aanzienlijke hinder van de eindejaarsdienstregeling van de NMBS.

Voor 2005 wil het Raadgevend Comité van de Gebruikers een aantal fundamentele elementen nogmaals op een rij zetten :

- omdat heel wat pendelaars tussen Kerst en Nieuwjaar vrijaf nemen en er tijdens de kerstvakantie geen les of college wordt gegeven heeft het Comité er geen bezwaar tegen dat *tijdens die periode* een aantal **ontdubbelingstreinen** geschrapt worden;
- omdat heel wat mensen tijdens de eindejaarsperiode noodgedwongen aan het werk zijn, in het bijzonder in de handel, moet tijdens die periode de **piekuurfrequentie** hoe dan ook behouden blijven, zeker rond de steden, waar de verkeersdrukte veel groter is dan op gewone koopdagen tijdens het jaar;
- om dezelfde reden is het Comité gekant **tegen de toepassing van de zondagsdienst** op sommige dagen, vooral omdat hierdoor verschillende lijnen, ook voorstadslijnen, en een 70-tal stations nauwelijks of helemaal niet bediend worden, maar ook omdat tal van aansluitingen met het regionaal vervoer bij gebrek aan de nodige afspraken verbroken worden;
- het Comité vraagt, *met aandrang*, dat de NMBS **de officiële schooldata zou respecteren**, en de beperkte eindejaarsdienst in geen geval laat ingaan tijdens de trimestriële examenperiode van de scholieren.

Tenslotte vraagt het Comité dat de informatie over de eindejaarsdienstregeling vollediger en beter uitgewerkt wordt dan einde 2004 het geval was, vooral in die stations en op die lijnen waar een of meer treinen geschrapt worden.

SITUATIESCHETS

Al verschillende jaren wordt tijdens de eindejaarsperiode de treindienst aangepast aan de verminderde vraag in het woon-werk- en woon-schoolverkeer.

Doorgaans resulteert dit in twee beperkingsmaatregelen :

- ofwel worden alle treinen die niet rijden tijdens de jaarlijkse vakantieperiode (aangeduid met een zwart driehoekje in de dienstregeling) ook tijdens de eindejaarsperiode geschrapt;
- ofwel wordt de zondagsdienst onverkort toegepast, zij het met enkele aanvullende treinen op enkele lijnen en bijkomende stops in een handvol stations die anders niet bediend zouden worden.

Terwijl deze beperkte treindienst de voorbije jaren gedurende ongeveer één week van kracht was, werd de maatregel einde 2004 uitgebreid naar 2 volle weken. Zo werden alle P-treinen “met een zwart driehoekje” met ingang van maandag 20 december 2004 zonder uitzondering afgeschaft, en dit t.e.m. vrijdag 31 december.

Daarnaast werd op 31 december (oudejaarsavond) met een licht aangepaste zondagsdienst gereden.

De hele operatie verliep misschien rimpelloos voor de NMBS, maar niet voor de treingebruikers, wat trouwens uitmondde in een storm van protest.

Daar einde 2005 Kerstmis en Nieuwjaar op een zondag vallen ⁽¹¹⁾ mag men zich aan een gelijkaardige maatregel verwachten. Het Raadgevend Comité van de Gebruikers, dat over dit onderwerp al meerdere adviezen uitbracht (01/11 en 02/11), is van mening dat een nieuw advies dringend nodig is, om erger te voorkomen.

1. OVER DE DOELSTELLINGEN

Met de doelstellingen van de NMBS heeft het Comité zich in zijn vorige adviezen reeds principieel akkoord verklaard, omdat een groot aantal spoor klanten op die dagen de 'brug' maakt of zelfs voor de hele Kerstperiode verlof neemt, waardoor sommige P-treinen dreigen vrijwel leeg te rijden. Op frequent bereden lijnen kan het dan aangewezen zijn om op die dagen die treinen te schrappen die heel kort op elkaar volgen.

2. OVER DE ZONDAGDIENST OP EEN WEEKDAG

Zoals voorheen verwerpt het Comité het principe om op sommige dagen in de eindejaarsperiode blindelings de zondagsdienst uit te voeren, en dit om verschillende redenen :

- 2.1** Op dergelijke dagen zijn, in tegenstelling tot een gewone zon- of feestdag, alle handelszaken open, en is de koopdrukke zelfs veel groter dan op een gewone zaterdag : niet alleen in de shoppingcentra rond de steden, maar ook en vooral, gezien de eindejaars sfeer, in de stedelijke centra zelf, met Brussel op kop.
- 2.2** Op deze dagen rijden de regionale vervoersmaatschappijen volgens de normale dienstregeling in voege op werkdagen. Gezien de grondige verschillen tussen deze dienstregeling en de zondagsdienst, zowel bij de NMBS als bij De Lijn en TEC, kunnen heel wat aansluitingen tussen trein en bus niet verzekerd worden, en komt op heel wat plaatsen de samenhang van het hele openbaar vervoersysteem in het gedrang.

¹¹ in december 2004 was dat op een zaterdag

Dat de NMBS voorheen verklaarde hierover geen klachten te hebben ontvangen wil niet zeggen dat er geen problemen waren, zeker indien de klagers zich tot de regionale maatschappijen wendden en uitsluitend over de gemiste busdienst hun beklag deden.

Door bovendien, naar aloude gewoonte, het aantal problemen uit te drukken in % van alle gereden diensten, heeft de NMBS in het verleden meer dan eens de verkeerde indruk gewekt dat er hoegenaamd geen problemen waren.

- 2.3** Meer dan 70 stations worden op een gewone zondag niet bediend. Dit betekent dat precies op deze drukke dagen hun klanten verplicht zullen worden naar een ander vervoermiddel uit te kijken - niet alleen buiten de steden, maar ook rond een aantal regionale en grote steden, waar de verkeersdrukte op gewone koopdagen zo al voor verkeersoverlast zorgt.

De “compenserende” maatregelen zijn in de meeste gevallen een pleister op een houten been : de schrale bedieningsfrequentie van een aantal stopplaatsen (¹²) biedt geen enkel alternatief voor de auto, en ligt bovendien beduidend lager dan de minimumcriteria die vastgelegd werden in het tweede Beheerscontract (art.13).

- 2.4** Hetzelfde geldt voor een aantal stations rond de grote stedelijke centra (¹³), waar de meeste stoptreindiensten om redenen van bezuiniging in het weekend slechts om de 2 uur rijden, zelfs op zaterdag, nochtans koopdag bij uitstek.

Daar Kerstavond en Oudejaarsavond in 2005 telkens op een zaterdag vallen zal sowieso de zaterdagdienst (= de zondagdienst) gereden worden, terwijl precies op deze dagen een uurfrequentie nog meer verantwoord is dan op een gewone zaterdag.

3. OVER HET ONBESUID SCHRAPPEN VAN P-TREINEN

Omdat heel wat mensen op brugdagen hoe dan ook moeten blijven werken, vooral in de handel- en dienstensector, moeten op die dagen een aantal P-treinen worden gehandhaafd : vooral zij die tijdens de piekuren voor een daadwerkelijke halfuurfrequentie zorgen, zeker rond de stedelijke centra, maar ook de P-treinen die de enige spoorbediening vormen voor sommige stations en op sommige lijnen (82, 124 en 144).

Bovendien moet in 2005 daadwerkelijk rekening worden gehouden met de examen- en vakantiedagen van de scholieren en studenten. De Kerstvakantie begint op maandag 26 december 2005 en eindigt op vrijdag 8 januari 2006. De meeste scholieren hebben nog examens op 19, 20 en 21 december. De overgrote meerderheid van de ouders zullen hun verlofdagen doorgaans afstemmen op die van hun kinderen, waardoor de daling van het woonwerkverkeer in de week voor Kerstmis nog beperkt blijft.

OM DIE REDEN IS HET NIET VERANTWOORD OM AL IN DE WEEK VOOR KERSTMIS DE P-TREINEN (aangeduid met een zwart driehoekje) TE SCHRAPPEN, **IN HET BIJZONDER DIE P-TREINEN DIE 'S MORGENS OOK DOOR DE SCHOLIEREN GEBRUIKT WORDEN OM OP TIJD TOE TE KOMEN VOOR HUN EXAMENS** – zie hierover advies 05/11 over de “gemengde” P-treinen.

¹² twee (soms drie) treinen per dag (en per richting) !

¹³ in het bijzonder op de voorstadslijn Antwerpen-Boom-Puurs

4. OVER DE INFORMATIE

Einde 2004 werden volgende begeleidingsmaatregelen vastgesteld :

- een persbericht;
- het omroepen in de stations en sommige treinen dat de treindienst wordt aangepast tijdens de eindejaarsperiode (zonder verdere precisering);
- een brochure met twee soorten informatie :
 - een volledige beschrijving van de extratreinen en extrastops die werden toegevoegd aan de zondagdienst van toepassing op 31 december;
 - over de afgeschafte P-treinen stond letterlijk het volgende :
“20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 29 en 30 december : op deze dagen rijden de treinen volgens de dienstregeling van toepassing tijdens de jaarlijkse vakantieperiodes. De afgeschafte treinen, met name de piekuurtreinen (P), worden op de gele stationsaffiches vermeld met een zwart driehoekje.”
Een wel heel laconieke mededeling voor een voor velen heel ingrijpende maatregel (zie hoger)...

Het Comité stelt dan ook volgende begeleidingsmaatregelen voor :

- in de grote stations : blauwe dienstregelingaffiches met de aangepaste dienstregeling (te meer daar, naar het voorstel van het Comité, slechts een deel van de betrokken P-treinen geschrapt worden)
- in de kleinere stations : een volledige lijst met de in die periode geschrapte treinen
- een brochure met, lijn per lijn, volledige informatie over de beperkingsmaatregelen
- in stations en treinen regelmatig omroepen dat tijdens de eindejaarperiode heel wat P-treinen op bepaalde dagen niet zullen rijden (op kleinere lijnen en stations kunnen desgevallend de enkele geschrapte P-treinen genoemd worden)
- verkeersinformatie op radio en TV : de hele bevolking informeren dat een aantal P-treinen niet rijden, met verwijzing naar de brochure en de dienstregelingstabellen in de stations
- de eindejaardienstregeling opnemen in het Spoorboekje en in de dienstregelingfolders, wat trouwens al gebeurt in verschillende buurlanden
- het obligate persbericht

**Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
3 mei 2005**

advies 05/21

Onthaal op de perrons van het station BUIZINGEN



Het station Buizingen, op lijn 96 even voor Halle, werd onlangs volledig nieuw aangelegd, zij het na een lange periode van zware werken en ellende door de aanleg van de HSL.

Wat de reiziger en de bevolking ervoor terugkrijgen oogt oppervlakkig wel mooi en nieuw, maar op een aantal vlakken scoort het “nieuwe” toekomstige GEN-station van Buizingen ondermaats.

Zo blijven de fietsers grotendeels in de kou, met een symbolisch fietsenrek en het ontbreken van traprichels. Op de perrons werd niet de minste zitgelegenheid voorzien hoewel daar voldoende ruimte voor is. Ook de signaletica scoort gebrekkig, o.m. met amper 2 niet-verlichte naamborden voor het hele station, geen informatie over de voornaamste bestemmingen van de treinen en geen enkele verwijzing naar het openbaar vervoer in de omgeving.

Moet men er van uitgaan dat dit station nog niet afgewerkt is?

Lange jaren na het einde van de infrastructuurwerken en aan de vooravond van het GEN blijft nog steeds heel wat te doen, zelfs in vergelijking met de recente “nieuwe” stations op lijn 36 die er op een aantal vlakken toch iets beter voorstaan.

Na het uitbrengen van dit advies werden op de perrons (niet in de wachthuisjes) inderdaad zitjes geplaatst en de fietsenaccommodatie uitgebreid. Een nieuw bezoek aan Buizingen zal deze en andere verbeteringen zeker rapporteren.

Omwille van de spartaanse accommodatie krijgt Buizingen voorlopig een matig rapport, in afwachting van beter.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
14 juni 2005**

...

advies 05/22

Accueil sur le quai en gare de LODELINSART



Ne voyant rien évoluer au fil des ans, le Comité s'est décidé à attirer l'attention sur le véritable chancre qu'est finalement devenu la gare de Lodelinsart, située en pleine agglomération Carolo.

Rien n'y rappelle les heures de gloire de cet ancien fief du Grand Central Belge, ni la prospérité industrielle d'antan. La gare offre un tableau bien piteux d'abandon et de délabrement, même si quelques interventions bien discrètes sont parfois perceptibles. Passons encore sur l'équipement de l'unique quai, sommaire et partiellement vandalisé, mais pas à un degré supérieur à la moyenne des autres gares visitées.

Le gros problème, c'est l'accès au quai par ce coupe-gorge qu'est le long tunnel sous-voies que bien peu de voyageurs osent (encore) utiliser : la traversée des voies y est coutume. Faut-il s'étonner que le nombre de voyageurs, depuis des années, est tombé à un niveau bien bas, et cela en pleine agglomération urbaine !

Il n'existe qu'une seule solution, radicale : établir de nouveaux quais de part et d'autre des voies près du passage à niveau, l'espace y est disponible. La sécurité et le contrôle social, pour autant qu'il existe dans ce quartier, s'en trouveront fort améliorés.

L'état déplorable de Lodelinsart et le déclin du nombre de voyageurs qui en résulte ne peuvent en aucun cas servir de prétexte pour « résoudre » le problème en fermant ce point d'arrêt situé en pleine agglomération urbaine : il en reste déjà si peu autour de Charleroi !

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
14 juni 2005**

...

advies 05/23

Onthaal op de perrons van het station SCHOONAARDE



De loketten van het station Schoonaarde, tussen Wetteren en Dendermonde, werden “tijdelijk” gesloten op 1 juli 2004 en bleven sindsdien dicht, om te “besparen” (zie verder advies **05/05**). De apparatuur werd reeds ontruimd. Het stationsgebouw, hoewel geklasseerd, is momenteel aan zijn lot overgelaten. De wachtzaal blijft dicht en werd eveneens ontruimd. Er is vooralsnog geen klantvriendelijk alternatief voorzien.

De perrons zelf zijn goed toegankelijk op vier verschillende plaatsen, met daarbij nog een onderdoorgang tussen beide perrons. Aan weerszijden ervan staan ruime fietsenstallingen. De vervangende wachtruimte op perron 1 is echter ontoereikend : 2 nieuwe wachthuisjes, dat wel, maar zonder zitjes binnenin. Deze zijn wel te vinden onder de luifels van beide trapoverkappingen.

De signaletica is gebrekkig : 2 uitgangen zijn duidelijk gesignaleerd, de 2 andere niet. Nergens eenduidige informatie over de hoofdbestemming van de treinen : een slechte gewoonte van de beheerder die diep ingeworteld blijkt.

Sinds enkele jaren gaat het aantal reizigers in Schoonaarde in licht dalende lijn : mogelijk houdt dit verband met de loketsluiting en vooral de erbarmelijke staat van de parking. Dit station heeft nochtans alles om de reizigers in klantvriendelijke omstandigheden te ontvangen, zij het mits een aantal aanpassingen.

Toen de wachtzaal nog open was zou Schoonaarde zeker een goede evaluatie gekregen hebben. In afwachting van beter kan het Comité vooralsnog slechts een matig rapport afleveren.

**Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
14 juni 2005**

...

advies 05/24

Spoor of toeristisch pad?



SYNTHESE

Het Raadgevend Comité van de Gebruikers verneemt dat sommigen ijveren voor de volledige ontmanteling van wat nog overblijft van de spoorlijnen 126 en 127 (Ciney-Statte-Landen) om er een toeristisch pad (RAVeL) aan te leggen.

Een paar lijnvakken zijn echter nog steeds in gebruik voor de bediening van de steengroeven van Moha en het metaalverwerkend bedrijf TDM te Marchin. Voor dergelijk zwaar goederenverkeer is het spoor de meest aangewezen oplossing. Nu zou men deze trafiek willen opdoeken en de sporen uitbreken om er die toeristische piste aan te leggen – met als gevolg dat een hele schare vrachtwagens het nu al drukke verkeer op de smalle wegen rond Huy komt vervoegen en deze mogelijk helemaal doet dichtslibben.

MEN MOET DE ZAKEN NIET OP HUN KOP ZETTEN !

Een spoorlijn dient nog steeds en in de eerste plaats om er treinen te laten rijden, en niet om die kost wat kost te willen omvormen tot een toeristische piste.

Evenzo moet het uitbreken van een ongebruikte spoorlijn hoe dan ook verhinderd worden wanneer deze lijn deel uitmaakt van een strategische spoorroute die in de toekomst de ontubbeling van een verzadigde route mogelijk maakt, alsook de spoorbediening van industriële en economische sites en een betere verbinding met de spoornetten van onze buurlanden.

Met aandrang vraagt het Comité dat zowel de NMBS-groep als de politieke verantwoordelijken het gezond verstand laten zegeviereren en de toekomst veilig stellen, door het spoorverkeer niet in een onomkeerbaar keurslijf te steken of aan banden te leggen.

1. SITUATIESCHETS

Uit een recente parlementaire vraag ⁽¹⁴⁾ blijkt dat initiatiefnemers van het Waalse RAVeL-net (Réseau Autonome de Voies Lentes – *Autonoom wegennet voor traag verkeer*) « actie zouden voeren » met het oog op de volledige ontmanteling van wat overblijft van de lijnen 126 en 127 om daar een toeristisch pad aan te leggen voor voetgangers, fietsers, ruiters, enz.

Al jaren neemt het RAVeL-net geleidelijk uitbreiding door het (her)gebruiken van de spoorlijnbeddingen en de jaagpaden langs de waterwegen in Wallonië.

In Vlaanderen worden trouwens gelijkaardige initiatieven genomen, vooral op provinciaal en zelfs op lokaal vlak.

Feit is evenwel dat talrijke beddingen van de in de jaren 50 tot 70 opgeheven spoorlijnen vervreemd werden, voor een deel tenminste, waardoor het spoortracé op verscheidene plaatsen onderbroken is. De bedding van de spoorlijnen die daarentegen vanaf einde jaren 80 ontmanteld werden is zo goed als intact gebleven, wat een mogelijk hergebruik ervan voor toeristische doeleinden vergemakkelijkt. Het valt dus te begrijpen dat men voor de aanleg van toeristische pistes bij voorkeur op zoek gaat naar recent gesloten of uitgebroken lijnen, waardoor men zich m.b.t. het grondeigendom heel wat beslommeringen kan besparen.

2. DE LIJNEN 126 & 127

Terwijl naar een aanzienlijk aantal zeer interessante tracés van spoorlijnen (en buurtspoorlijnen) niet omgekeken wordt, vooral in Wallonië ⁽¹⁵⁾, stelt men vast dat het hoe langer hoe meer de ongebruikte maar niet ontmantelde lijnen zijn die voor toeristische pistes gegeerd worden.

In het specifieke geval van de lijnen 126 (Ciney - Statte) en 127 (Statte - Landen) werd de reizigersdienst al in het begin van de jaren 60 opgeheven, maar werd het overblijvende goederenverkeer pas 20 jaar later grotendeels opgedoekt. Wel werd het spoor nog enige tijd gehandhaafd als strategische lijn « voor de behoeften van de Natie », vooraleer men begin jaren 90 besliste de *ongebruikte* sporen op te breken.

Vandaag is lijn 127 opgebroken van Landen tot Huccorgne/Moha terwijl op een groot deel van lijn 126 de sporen zijn blijven liggen.

Toch blijven vanaf Statte nog twee baanvakken in dienst voor het goederenvervoer : op lijn 127 voor de bediening van de steengroeve Carmeuse, voorbij het station van Moha, en op lijn 126 voor de bediening van het staalbedrijf TDM te Marchin.

Vermits het vrijruimteprofiel van beide baanvakken slechts enkelspoor toelaat, is het materieel onmogelijk een toeristisch RAVeL-pad aan te leggen op een deel van de bedding, zonder daarvoor het spoor uit te breken.

Dit betekent meteen dat om van Ciney tot Avernas (of Landen) over heel de lengte een toeristisch pad te kunnen aanleggen men op beide lijnen de facto alle overblijvende sporen volledig moet verwijderen, wat dus de opheffing betekent van alle goederenverkeer op beide baanvakken.

¹⁴ Antwoord van 20 april 2005 op vraag nr. 6541 van de heer François Bellot

¹⁵ bv. van St.Médard naar Ste.Cécile (ex-NMBS), of nog van Villeroux naar Martelange (ex-NMVB)

3. STANDPUNT VAN HET COMITÉ

Eenzijds kan men het opzet en de filosofie van het RAVeL-project alleen maar toejuichen, omdat die o.m. tot doel heeft het voortbestaan van de spoorbeddingen veilig te stellen ⁽¹⁶⁾ door ze een nieuwe bestemming te geven die in hoofdzaak een toeristisch karakter heeft.

Maar het Comité, dat eveneens vertegenwoordigers omvat van de economische en industriële sector, maar ook van de milieubeweging, kant zich resoluut tegen het opbreken van spoorlijnen dat tot doel heeft deze een andere bestemming te geven, inclusief de aanleg van een toeristisch pad.

- Wanneer een lijn niet gebruikt wordt wil dat niet noodzakelijk zeggen dat ze geen enkele spoortoekomst meer heeft. Wat nauwelijks enkele decennia geleden nog je reinste utopie leek, het opnieuw in dienst stellen van spoorlijnen of -lijnvakken, wordt vandaag de dag meer en meer gemeengoed, zowat overal in Europa, en zelfs in België (zie bijlage).
- Het geleidelijk dichtslippen van het wegnnet is van die aard dat de rol van de spoorweg in volle evolutie is en dat men, na het massaal sluiten van spoorlijnen in de vorige eeuw, nu een aantal heropeningen in het vooruitzicht stelt om op termijn de verzadiging van het spoorwegnet tegen te gaan. Op dit ogenblik is het onmogelijk de ware omvang van die beweging in te schatten maar het is hoe dan ook van belang de toekomst veilig te stellen, vooral in een dichtbevolkt en dicht bewoond land als België waar de aanleg van spoorlijnen in volledig nieuwe bedding een uitermate dure zaak is, en niet meteen voor de hand ligt op het vlak van de ruimtelijke ordening.
- Terwijl het behoud van een spoorbedding via een of ander toeristisch pad vanzelfsprekend lijkt, moet men een zekere vijandigheid vaststellen wanneer de trein terugkomt (bv. lijn 147), en zelfs een sterke tegenkanting ten aanzien van de heraanleg van de spoorinfrastructuur (bv. lijn 29) omdat sommige gemeenten het toeristisch pad als een voldongen feit en een definitieve verworvenheid beschouwen.
- A fortiori komt de ontmanteling van een nog gebruikte spoorlijn om er een toeristisch pad te kunnen aanleggen gewoon neer op het omdraaien van de rollen, waarbij de korte termijn voorrang krijgt op een visie op langere termijn. Bovendien zijn beide lijnvakken in gebruik voor zwaar goederenverkeer van groef- en staalproducten – wat bijzonder aangewezen is voor spoorvervoer – waardoor wordt vermeden dat bovenop het bestaande verkeer op de smalle ingesloten wegen rond Huy ook nog een hele sliert vrachtwagens bijkomen.
- In dezelfde mate moet het opbreken van een ongebruikt spoor formeel verboden worden wanneer de betrokken lijn deel uitmaakt van een strategisch traject (in de geografische betekenis van het woord) op het Infrabel-net, maar ook wanneer daardoor de bediening per spoor van industriële en economische sites mogelijk is/wordt, alsook een betere aansluiting op de netten van de buurlanden. Hiervoor verwijzen wij naar onze **adviezen 00/04, 01/02 en 01/12**.

¹⁶ bv. de “Croix de Hesbaye” rond het voormalig knooppunt Ramillies (lijnen 142 en 147)

BESLUIT: MEN MOET DE ZAKEN NIET OP HUN KOP ZETTEN

Vandaag is de belangrijkste functie van een spoorlijn nog altijd het verkeer van treinen, en niet kost wat kost de omvorming ervan in een toeristisch pad.

Zonder de lovenswaardige basisprincipes van o.m. het RAVeL-net en andere toeristische pistes op de helling te willen zetten, vraagt het Comité meteen dat eens en voor goed het gezond verstand de overhand zou krijgen, zowel bij de NMBS-groep (in het bijzonder Infrabel) als bij de beleidsverantwoordelijken, opdat de toekomst gevrijwaard wordt : door niet alleen het huidige spoorwegnet maar ook een aantal ongebruikte en zelfs uitgebroken lijnen en tracés in stand te houden, voor zover ze in de toekomst als ontdubbelings-, ontsluitings- of grensoverschrijdend traject kunnen dienen, bijzonder voor het goederenvervoer.

**Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van
14 juni 2005**

BIJLAGE

• **NMBS-lijnen die onlangs terug in dienst kwamen (voor goederen)**

Aubange-Mont-St.Martin (-Longwy)
Fleurus-Auvelais

• **Enkele ongebruikte NMBS-lijnen waarvan de heropening besproken of gevraagd wordt**

(Hasselt-) Beverst-Maastricht
Genk-Houthalen-Neerpelt
Libramont-Bastogne
Dinant-Givet
(Mons-) Quiévrain-Valenciennes
De Panne-Dunkerque

• **Enkele voorbeelden van geplande of onlangs gerealiseerde heropeningen in Europa**

Cannes-Grasse (*sinds maart 2005*)
Meyrargues-Pertuis
Orléans-Chartres (gepland)
Don-Sainghin-Lens

(Landau-) Winden-Wissembourg
Mayen-Kaisersesch
Jülich-Linnich
Düren-Euskirchen (gepland)
meerdere baanvakken van de Euregiobahn rond Aachen
Osnabrück-Dissen Bad Rothenfelde

Enschede-Gronau
Nijmegen-Kleve (gepland)

Nottingham-Mansfield-Worksop
Leicester-Burton-upon-Trent (gepland)
Cardiff-Aberdare

Firenze-Borgo-S.Lorenzo
Merano-Mallès (in uitvoering)

advies 05/25

Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons



ANS



BRUGGE ST.PIETERS



FRAMERIES



ECAUSSINNES

SYNTHESE

De meeste nieuwe wachthuisjes op de perrons worden binnenin niet uitgerust met een zitbank. De normenbundel REVALOR voor de inrichting van de stations bepaalt dat dit zo moet zijn omdat die zitjes anders teveel plaats innemen. Toch vertegenwoordigt een zitbank voor heel wat reizigers, zeker bij slecht weer, een absoluut minimum aan wachtcomfort, vooral daar heel wat wachtzalen in de stations gesloten worden.

Het Comité stelt nu vast dat in heel wat stations deze wachthuisjes wel degelijk zijn uitgerust met een zitbank, doorgaans van een kleiner type – Revalor ten spijt.

Om die reden vraagt het Comité van de Gebruikers dat Revalor wordt aangepast aan de realiteit, en dat ALLE nieuwe wachthuisjes met deze bankjes worden uitgerust.

PROBLEEMSTELLING

Na meer dan 25 verschillende adviezen over het onthaal op de perrons, stelt het Comité vast dat in de meeste nieuwe schuilhuisjes (¹⁷) geen enkele vorm van zitgelegenheid voorzien is. Doorgaans, maar niet overal, werden op de perrons wel driedelige zitjes (type “Salzennes”) geplaatst, een paar keer onder een luifel of een overhangend dak, maar in de meeste gevallen in open lucht, soms vlak *naast* het nieuwe schuilhuisje.

Wie ons Belgisch klimaat kent beseft dat deze zitbanken in open lucht niet dikwijls gebruikt worden, en dus vaak hun doel voorbijschieten. Bovendien neemt het aantal stations met toegankelijke wachtzaal stelselmatig af, waardoor de reizigers geen andere keuze meer hebben dan op het perron te wachten. Oudere mensen en reizigers die moeilijk te been zijn, of moe van het stappen (rennen), ondervinden meer dan eens last wanneer ze rechtstaande op het perron lang moeten wachten op een trein in vertraging.

Het Comité heeft in zijn adviezen al herhaaldelijk gepleit om zitbanken IN de nieuwe schuilhuisjes te plaatsen. Het antwoord van de NMBS-groep is doorgaans kort en laconiek : die zitbanken nemen te veel plaats in, en bovendien zijn volgens REVALOR gewoon *géén zitbanken* voorzien in deze schuilhuisjes (¹⁸)!

Voor alle duidelijkheid : in Revalor gaat het telkens om één type van schuilhuisje (type “Mechelen”) en één type van zitbank (driedelige zitjes, rood of blauw, type “Salzennes”).

Beter dan woorden toont de fotoreportage in bijlage dat het ook anders kan, in de meeste gevallen met een ander type van zitjes.
Of hoe de werkelijkheid de principes voorbijsteekt.

Hierbij heeft het Comité geen foto's opgenomen van de meer traditionele schuilhuisjes, van het type “Isobelec” (bushokje), die doorgaans veel kleiner zijn, maar toch vaak zijn uitgerust met een zitbank, soms zelfs met het grotere driedelige type “Salzennes”.

¹⁷ volledig doorschijnend, half open, met afgerond dak (type “Mechelen”)

¹⁸ “In de open schuilhuisjes worden geen zitjes geplaatst” (punt 9.2, pag.24)

BESLUIT

Eenzijds wijst de dringende vraag van het Comité voor overdekte zitbanken of zitbanken IN de schuilhuisjes op een reële behoefte van tal van gebruikers, die niet zomaar genegeerd mag worden.

Anderzijds, ook al is REVALOR een waardevol document boordevol normen en criteria, het mag in geen geval als een doel op zich beschouwd worden.

Het Comité vraagt dan ook dat de rubriek “schuilhuisjes” in Revalor enigszins aan de realiteit en aan de behoeften van de gebruikers wordt aangepast, door de schuilhuisjes meer systematisch uit te rusten met een ander type van zitbank, zoals op de foto's duidelijk te zien is.

Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 14 juni 2005

...

advies 05/26

Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht

Heel onlangs hebben de Regio Champagne-Ardenne (Frankrijk) en in het bijzonder de vakorganisaties aan weerszijden van de grens opnieuw een aanvraag ingediend om de grensoverschrijdende spoorlijn Dinant-Givet te heropenen in reizigersverkeer, maar vooral voor goederentreinen. Hiervoor steunen zij op een recente studie die de haalbaarheid van het project aantoonde, tegen een niet overdreven hoge kostprijs.

De belangrijkste argumenten aan Franse kant zijn van regionaal-economische aard, meer bepaald een betere toegankelijkheid van de Regio en vooral haar spoorontsluiting in noordelijke richting : Namur, Brussel, de haven van Antwerpen...

De tegenstanders van het project werpen op dat er te weinig trafiek en potentieel is voor het goederenverkeer (wat nog moet aangetoond worden) en zo goed als geen potentieel qua reizigersverkeer (maar wel op basis van heel fragmentarische gegevens), en dat het kostenplaatje (22 miljoen Euro) in hun ogen overdreven is, maar zonder gewag te maken van een Franse én Europese financiële tussenkomst, terwijl een ander project, voor een parallel lopende autosnelweg, minstens 20 maal meer zal kosten!

Het « zwaarwichtig » tegenargument van de NMBS is dat de pas gemoderniseerde en geëlektrificeerde Athus-Meuselijn door de heropening van Dinant-Givet heel wat trafiek zou verliezen. Een grondiger onderzoek naar de verschillende mogelijke reismogelijkheden per spoor, inclusief hun respectievelijke kilometerafstand, hun technische uitrusting en hun performantiegraad laat ons toe de gegrondheid van dit tegenargument heel ernstig in twijfel te trekken.

Het Comité, dat zich in 2001 hierover al uitsprak (zie advies **01/06**), is van oordeel dat het Frans-Belgische voorstel legitiem en volledig verantwoord is.

Hoe dan ook, de spoorlijn Dinant-Givet bekleedt geografisch een bijzondere plaats in de structuur van het spoorwegnet en is de enige geostrategische grensoverschrijdende spoorverbinding tussen België en Frankrijk over een afstand van meer dan 200 km.

Om deze reden, en ook om de toekomst van het grensoverschrijdend spoorverkeer veilig te stellen, vooral in geval van verzadiging van de huidige spoorverbindingen, dringt het Comité aan op de instandhouding en de vrijwaring van de spoorinfrastructuur en het spoortracé tussen Dinant en Givet. Elke vorm van ontmanteling, hoe tijdelijk ook, moet op de meest formele manier worden afgewezen.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 14 juni 2005

...

advies 05/27

Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS

Dit advies werd door het Raadgevend Comité van de Gebruikers uitgebracht op zijn plenaire vergadering van 20 september 2005, niettegenstaande het feit dat de definitieve versie van dit Beheerscontract reeds verscheen in het Staatsblad van 31 augustus 2005.

Dit advies vervangt het voorlopig advies 05/27 dat door het Uitvoerend Bureau conform art.24 van zijn huishoudelijk reglement bij hoogdringendheid werd uitgebracht op 26 mei 2005, amper vier dagen na de officiële adviesaanvraag door de Minister van Overheidsbedrijven. Daar het Comité pas dan over de (ontwerp)tekst van beheerscontract kon beschikken, werd het feitelijk in de onmogelijkheid gesteld om op een normale manier kennis te nemen van dit document en er volgens de normale procedure zijn advies over uit te brengen.

In dit advies werden de artikelnummers aangepast aan de definitieve versie van het Beheerscontract, dat overigens op geen enkele manier rekening houdt met de opmerkingen en aanbevelingen uit het voorlopig advies 05/27.

De tekst van het voorlopig advies zelf bleef nagenoeg ongewijzigd. De bijkomende opmerkingen van de leden tijdens de plenaire vergadering van 20 september werden in een aparte rubriek opgenomen, *voorafgaandelijk* aan de eigenlijke adviestekst.

SYNTHESE

1. In tegenstelling tot de verwachtingen, enkele jaren terug, brengt dit nieuwe Beheerscontract weinig nieuwe elementen aan, niet in het minst op het vlak van het aanbod. Het minimumaanbod, zoals beschreven in de vorige contracten, evolueert nauwelijks, ondanks de toenemende mobiliteitsproblemen, en blijft ver onder het huidige aanbodspeil, met hallucinante minima (bijv. 16 treinen per dag naar Antwerpen of Leuven, maar ook naar Knokke of Geraardsbergen) en met alle risico's van dienstinkrimping die daaruit voortvloeien.
2. Zoals in 1997 verwijst de overigens onvolledige netkaart naar nieuwe spoorverbindingen waarvan de indienststelling onderzocht moet worden – maar verder dode letter bleven. Zal de toenemende vraag (en druk) vanuit de buurlanden om eindelijk uit het immobilisme te geraken ditmaal meer effect hebben?
3. De stations (nu “haltes” genoemd) en hun minimumbediening blijven onwrikbaar vastgeroest op het huidige niveau, waarbij elke verwijzing naar nieuwe vestigingen of locaties uit het vorige Beheerscontract zorgvuldig geschrapt werden, ondanks onze evoluerende maatschappij waar nieuwe woonwijken en economische vestigingen nieuwe verplaatsingsbehoeften doen ontstaan, ook voor het spoor.

De mythe dat vooral kleinere haltes een overbodig blok aan het been zijn blijft quasi overeind, terwijl de “hoofdhaltens” nog steeds arbitrair worden vastgelegd, zonder inbreng van erkende socio-economische criteria en zonder rekening te houden met de demografische realiteit.

4. Een andere mythe, nl. dat bussen dezelfde dienst kunnen verlenen als een trein, blijft eveneens overeind in dit Beheerscontract, al staat dit dan weer in schril contrast met de *intentie* om – eindelijk? – exploitatie met een of andere vorm van Light Rail te onderzoeken en een aantal pilootprojecten op te starten op minder belangrijke lijnen.
5. Brussel blijft het leeuwendeel van de middelen maar ook van de intenties naar zich toetrekken. Dit is o.m. het geval voor de tariefintegratie, die ook in de andere grote agglomeraties zou moeten doorgevoerd worden.
Toegegeven, de hoofdstad is hét knooppunt, maar hierdoor wordt te vaak vergeten dat ook de overige grootsteden en regionale centra in toenemende mate te kampen hebben met verkeerscongestie.
6. De vaagheid en het vrijblijvende die kenmerkend waren voor tal van bepalingen uit de vorige Beheerscontracten blijven in dit nieuwe contract grotendeels overeind, waardoor de NMBS nogal dikwijls een blanco cheque krijgt. Meer dan eens blijft de overheid in gebreke, daar waar het toch haar taak is rekening te houden met en te wijzen op een aantal maatschappelijke evoluties, ook in het verkeer en op het vlak van de ruimtelijke ordening.
7. Opvallend in dit Beheerscontract is het aantal fouten, onnauwkeurigheden, hiaten en contradicties, niet alleen in de tekst en de gegevens maar ook in de verwijzingen naar andere artikels, en zelfs in de geformuleerde intenties.
8. Het Raadgevend Comité, dat in het tweede Beheerscontract in een tiental artikelen zijdelings of rechtstreeks betrokken werd, is – op twee bepalingen na – vrijwel volledig uit dit Beheerscontract verdwenen. Het specifiek advies over deze kwestie (04/26) bleef overigens tot vandaag onbeantwoord. Toch heeft het Comité zich steeds zo zorgvuldig mogelijk van zijn opdracht gekwetend, ondanks zijn uiterst beperkte middelen, en dit meer dan eens binnen uiterst korte tijdsperiodes die door *geen enkele administratie* zou kunnen gepresteerd worden.

In dit Beheerscontract met de NMBS (Exploitant) waarvan sommigen onlangs nog verklaarden dat dit de natuurlijke “core business” zou zijn van het Comité, wordt deze niet meer betrokken bij de voorbereiding van operationele beslissingen, met name de werkgroep “Transportplan”, waar nochtans in een constructieve sfeer veel en kwaliteitsvol werk werd geleverd. Evenmin moet het Comité nog voorafgaandelijk geraadpleegd worden, bijv. over de mogelijke sluiting van stopplaatsen, waar de gemotiveerde bezwaren van het Comité duidelijk als hinderlijk worden ervaren, ook al is (en blijft) het Comité slechts “raadgevend”.

Dit alles zal het Comité niet kunnen beletten zijn gemotiveerde adviezen te blijven formuleren – met of zonder beheerscontract.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 20 september 2005

advies 05/28

Beheerscontract tussen de Staat en Infrabel

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht

Het Comité drukt zijn bekommernis uit omtrent de specifieke opdrachten van Infrabel die op een of andere manier invloed hebben op de dienstverlening aan de reizigers maar ook aan de bedrijven op het vlak van het goederenvervoer. Deze aanbevelingen werden samengevat in een tiental punten.

1. De verantwoordelijkheden van Infrabel inzake het onthaal in de stations en op de perrons moeten eenduidig worden afgebakend t.a.v. de twee andere partners. Cruciaal is de onderlinge coördinatie om allerlei disfuncties te voorkomen die kunnen voortvloeien uit een te ver doorgedreven opsplitsing van de verantwoordelijkheden.
2. Bij belangrijke infrastructuurwerken moet vooral gefocust worden op een verbetering van de commerciële snelheid van de treinen, wetende dat het (dure) optrekken van de referentiesnelheid vaak teniet wordt gedaan door permanente vertragingzones bij het binnenrijden van stations.
3. Zelfs als niet-gebruikte lijnvakken niet meteen perspectief bieden op herneming van het spoorverkeer, zelfs op lange termijn, dringt het Comité aan op uiterste voorzichtigheid en bedachtzaamheid bij de eventuele opbraak van de spoorinfrastructuur op dergelijke lijnvakken, vooral omdat niemand vandaag kan voorzien wat de vraag zal zijn binnen 10 of 20 jaar. Dit geldt zeker voor sporen en beddingen die als versterkings- of ontdubbelingstraject of nog als geostrategische link kunnen dienen tussen bestaande lijnen.
4. De technische specificaties voor spoorvoertuigen van een lichter type (Light Rail en andere) moeten worden uitgewerkt op een redelijk niveau dat de technische veiligheid koppelt aan het behoud van een spoorbediening, rekening houdend met de ervaring en de know-how van de vele exploitaties van dat type zowat overal in Europa.
5. De beheerder van de rijpaden moet streven naar een evenwichtige regeling waarbij zowel reizigers- als goederenvervoer zich optimaal kunnen ontwikkelen, o.m. door haalbare ingrepen die de capaciteit van de infrastructuur kunnen optimaliseren (bijv. aanpassing van de signalisatie, toevoeging van verbindings- of uitwijksporen)
6. Bij nakende verzadiging van een lijnvak moet in eerste instantie de mogelijkheid worden onderzocht om spoormaterieel in te zetten met groter acceleratievermogen, vooral op de diensten met frequente haltes. Soms kan de inzet van dit materieel ertoe leiden dat bijzonder dure verdubbelingswerken worden vermeden.

7. De gebruiksheffingen moeten op een redelijk en billijk niveau worden vastgelegd, zodanig dat sommige categorieën van gebruikers niet worden achteruitgesteld ten voordele van andere.

8. Voor de onthaalinfrastructuur van de reizigers dringt het Comité er op aan dat zijn aanbevelingen op een ernstige manier in aanmerking worden genomen, vooral omdat deze expliciet vanuit het standpunt van de gebruiker zelf worden geformuleerd. Daarbij wordt o.m. bijzondere aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de perronbekleding, onderhoud en herstelling ervan, alsook voor het systematisch aanbrengen van een veiligheidsstreep of –band op elk perron.

9. Qua Informatie vraagt het Comité dat de informatie via luidsprekers zoveel mogelijk (minstens éénmaal) wordt herhaald, vooral in de kleinere stations waar de lawaaierige doorrit van doorgaande treinen het onmogelijk maakt de berichten goed te verstaan.

10. Op het vlak van het goederenverkeer moeten de particuliere spooransluitingen aantrekkelijker en betaalbaarder worden gemaakt, met desgevallend de heropening van niet-gebruikte of in onbruik geraakte lijnvakken.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 20 september 2005

advies 05/29

Onthaal op de perrons van het station OVERPELT



Het bescheiden perron van het station Overpelt, een grote gemeente van meer dan 13.000 inwoners op de spoorlijn Antwerpen-Mol-Neerpelt, kan als typevoorbeeld dienen van de kleine NMBS-stopplaats : onopvallend, eenvoudig, smal en laag perron, weinig wachtcomfort – in één woord : spartaans. Zelfs de nabije bushalte van De Lijn is een stuk comfortabeler én klantvriendelijker. Wel is de halte proper, en is er aan een fietsenstalling en zelf een bescheiden parkeerplaats gedacht.

Wie hier voor het eerst terechtkomt is wel aan het toeval overgeleverd : buiten de stationsnaam is er *geen enkele* bewegwijzering, de richting van de twee uitgangen laat zich raden en de treinen stoppen op verschillende plaatsen naargelang hun eindbestemming. Zelfs een stratenplan ontbreekt.

Mogelijk staat Overpelt in de schaduw van zijn nabije buur Neerpelt. Toch kunnen enkele eenvoudige verbeteringen aan de stopplaats nooit zoveel kosten als het mooi gerestaureerde stationsgebouw van zijn overbuur.

Zeker voor een dergelijke gemeente is het onthaal hoe dan ook ondermaats, wat ook het gehalte is van dit rapport.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 20 september 2005

...

advies 05/30

Accueil sur les quais en gare de SAINT-DENIS-BOVESSE



La gare de Saint-Denis-Bovesse sur la ligne 161 Bruxelles-Namur, devenue point d'arrêt non géré, souffre des mêmes carences et du même accueil minimal que les gares de cette catégorie : signalisation absente ou déficiente depuis la voie publique, confort d'attente très spartiate, signalétique réduite au minimum quasi absolu, etc.

Citons quand même quelques points positifs, comme le (petit) parking aménagé, l'abri couvert pour vélos – fait plutôt rare pour une petite gare Wallonne – et surtout les travaux de restauration des escaliers et du tunnel sous voies en style rétro, même si le parachèvement de l'escalier du quai 1 se fait attendre. Ne pourrait-on faire subir la même cure de jouvence à ce délicieux patrimoine qu'est la belle salle d'attente du quai 2?

Située à l'intersection de la N912 Eghezée-Temploux et de la ligne 161, à mi-chemin entre Namur et Gembloux et à 7 km de l'E411, la gare de Saint-Denis-Bovesse devrait à l'avenir pouvoir remplir un rôle de délestage des grandes gares, moyennant un parking de capacité suffisante et quelques relations directes vers Ottignies et Bruxelles aux heures de pointe.

Saint-Denis-Bovesse obtient donc un rapport très mitigé, les quelques points positifs ne pouvant faire le poids au vu du confort d'attente et surtout de la signalétique très déficiente.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 20 september 2005

...

advies 05/31

Accueil sur le quai en gare de BOUSSU



La gare de Boussu a été choisie pour diverses raisons : sa situation au coeur du Borinage, hélas mal famé pour cause d'actes de vandalisme répétés, mais aussi la rénovation très récente du bâtiment de gare, suivie de sa fermeture définitive peu après, condamnant ainsi le guichet et la salle d'attente pour cause d'actes répétés de vandalisme, le 1^{er} février 2003.

On peut toutefois se demander si cette gare aurait survécu la vague de fermeture de guichets de gare, début 2005.

Plutôt que trop s'attarder sur l'accueil très spartiate que subissent les voyageurs de Boussu aujourd'hui, le Comité pose la question si l'usage d'autres matériaux ou d'un autre type d'abri ne pourrait limiter les effets de ce vandalisme récurrent et sauvegarder un minimum de confort d'attente pour les voyageurs.

Malgré tout, grâce peut-être au bon état général du bâtiment et à l'aménagement très (trop ?) sobre des quais et des alentours, cette gare présente un aspect assez agréable. Il est à craindre que l'abandon total du bâtiment n'entraîne un jour sa prise en charge par les vandales : une réaffectation réfléchie et durable devrait pouvoir éviter ce fléau.

Enfin, le Comité s'interroge sur l'opportunité de limiter l'écran d'arbustes masquant la vue sur le quai, ainsi que sur la possibilité d'inclure la gare et ses environs dans les patrouilles effectuées par la police locale.

Boussu obtient donc un rapport plutôt mitigé, avec de nettes réserves quant à l'agencement futur du bâtiment et de l'espace de la gare en fonction de la prévention du vandalisme.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2005

...

advies 05/32

Onthaal op de perrons van het station WEERDE



De keuze viel op het station Weerde, tussen Vilvoorde en Mechelen, omdat het loket daar onlangs gesloten werd en er geen onthaalpersoneel meer is. Opvallend is dat het stationsgebouw nog niet zo lang geleden volledig gerestaureerd werd en dus in heel goede staat verkeert. Een alternatieve en duurzame bestemming is hier dringend aangewezen voordat graffiti en vandalisme dit mooie gebouw aftakelen en de reizigers op de vlucht jagen – om van een nieuw imagoverlies voor de NMBS nog maar te zwijgen.

Het station ligt op een afgelegen plek, tussen de dorpskernen van Weerde en Zemst : een meer doelgerichte bewegwijzering is hier dus zeker aangewezen. Aan parkeerruimte en fietsenstallingen geen gebrek : toch zitten deze doorgaans overvol.

De toegankelijkheid van de perrons voor mensen die moeilijk te been zijn is ondermaats. Het onthaal op de hoofdperrons 1 & 2 (lijn 25) is bevredigend, wat niet kan gezegd worden van de jarenlang verwaarloosde perrons 3 & 4 (lijn 27). De aanpassingswerken vorderen maar moeizaam, zeker in de tunnel en op de trappen naar perron 4. Vooral de houten noodtrappen naar perron 3 vragen om een snelle en duurzame oplossing.

Verder is vooral de signaletica ondermaats, vooral op de perrons, met spaarzame of geen informatie (o.a. Hoofdbestemming treinen), te kleine pictogrammen en zelfs verkeerde informatie op perron 4.

Daar Weerde een (toekomstig) GEN-station is vergen de onthaalinstallaties bijzondere aandacht, maar ook de informatie. Om die reden kunnen wij Weerde maar een matig rapport geven : iets beter voor de perrons 1&2, ronduit slecht voor de perrons 3&4.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2005

...

advies 05/33

Tweede evaluatie van het onthaal in de stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand

SYNTHESE

Met dit advies start het Comité een reeks “tweede bezoeken” aan stations die eerder al het voorwerp uitmaakten van een grondige evaluatie van het onthaal op de perrons.

Doel van deze actie is na te gaan in welke mate de NMBS-groep daadwerkelijk rekening houdt met de aanbevelingen van het Gebruikerscomité, en meer algemeen welke de bekommernis is voor het onthaal en de informatie van AL zijn klanten, dus ook zij die op de trein stappen in minder belangrijke stations.

Deze tweede evaluatie is ronduit teleurstellend.

In 4 van de 5 bezochte stations heeft de NMBS op geen enkele manier rekening gehouden met ook maar één aanbeveling van het Comité. Merkwaardige uitzondering vormt **Gastuche**, waar wel een geluidsinstallatie werd geplaatst (zoals in de overige stopplaatsen van lijn 139), maar waar 3 ingrepen plaatsvonden die vlakaf indruisen tegen de aanbevelingen van het Comité !!

Daarom vraagt het Comité dat de NMBS-groep zijn aanbevelingen (in bijlage) opnieuw zou onderzoeken en de meest dringende ingrepen vooralsnog zou willen uitvoeren.



BASISGEGEVENS

In augustus 2003 startte het Comité zijn langlopende actie voor de evaluatie van het onthaal op de perrons van minder belangrijke stations en stopplaatsen.

Kwamen eerst aan de beurt : Gastuche, Havré, Olen en Terhagen ⁽¹⁹⁾, kort daarop gevolgd door Beauraing, Trooz, Vichte en Zeebrugge-Strand ⁽²⁰⁾.

In deze adviezen werd steeds gesteld dat het Comité deze (en andere) stations na zekere tijd opnieuw zou bezoeken. Twee jaar na datum wilde het eindelijk eens nagaan welke verbeteringen werden doorgevoerd in 5 van de 8 stations, waar het onthaal toen nog (veel) te wensen overliet – wat dan ook gebeurde in de loop van 2005.

In de overige 3 stations (Beauraing, Olen en Vichte) werd het onthaal in 2003 wel bevredigend tot (heel) goed bevonden, en bleek een tweede bezoek niet meteen nodig.

1. GASTUCHE

De enige aanwijsbare verbetering is de plaatsing van een omroepinstallatie. Deze maakt deel uit van een globaal plan om lijn 139 volledig op die manier uit te rusten. Een van de luidsprekers (rechtover het stationsgebouw) is echter al “verdwenen”. Het valt niet uit te maken of deze omroepinstallatie ook daadwerkelijk gebruik wordt. Geen enkele andere aanbeveling (zie bijlage 1) kreeg in Gastuche enige vorm van uitvoering.

INTEGENDEEL !

- De wachtzaal in het station, waarvoor het Comité een opknopbeurt vroeg, werd volledig *afgesloten* door vensters en deuren met houten panelen dicht te slaan.
- Het verlaten dienstgebouwtje op perron 2, waarvan het Comité vroeg om deze om veiligheidsredenen af te sluiten, werd evenwel *ongemoeid gelaten*.
- De richtingaanduiding op perron 2 (“treinen richting Leuven”) werd *verwijderd*, niettegenstaande het Comité dit evalueerde als een positief element van informatie.

Het Comité kan zich hier niet van de indruk ontdoen dat de uitvoerende diensten van de NMBS het advies 03/14 verkeerd begrepen hebben, ofwel verkeerd opgevat.

2. HAVRÉ

Hier werd sinds het eerste bezoek van het Comité geen enkele verbetering doorgevoerd (zie bijlage 2). De enige verandering zijn de bomen op het dak van het modern doch verlaten en gegraffiteerd stationsgebouw : die zijn nog verder gegroeid.

3. TERHAGEN

Ook hier is er in twee jaar tijd niets veranderd (zie bijlage 3), tenzij de naamborden op de perrons : deze zijn nu zo goed als onleesbaar geworden.

¹⁹ zie de adviezen 03/14 tot 17, goedgekeurd op 9 december 2003

²⁰ zie de adviezen 04/05 tot 08, goedgekeurd op 20 januari 2004

4. TROOZ

Hier werden de plastic hoezen eindelijk van de nieuwe luidsprekers gehaald (zie bijlage 4). Of de omroepinstallatie ook daadwerkelijk gebruikt wordt viel niet meteen op te maken, niettegenstaande meerdere bezoeken aan dit station in de loop van 2005.

Verder werd het dienstlokaal in het ongebruikt stationsgebouw op zijn beurt verlaten. Ook deze deur werd met houten panelen dichtgeklopt.

De vuilnisbak aan het wachthuisje op perron 2 is intussen wel verdwenen.

5. ZEEBRUGGE-STRAND

Dit spiksplinternieuwe station, ooit nog voorgesteld en geloofd als “uithangbord van de NMBS op het strand”, ligt er nog even doods en weinig aantrekkelijk bij (zie bijlage 5).

Hoewel hier in de zomermaanden heel wat toeristen aankomen of vertrekken die niet vertrouwd zijn met de geplogenheden van het treinreizen, werd helemaal niets gedaan om hen wat betere informatie te verstrekken, zoals gevraagd in het advies 04/08.

Wel werd op het stationsplein een mooie plattegrond van de omgeving geplaatst. Dit is echter niet het werk van de NMBS, maar van de Stad Brugge, als reactie op het advies van het Comité.

NOOT – In het Beheerscontract wordt Zeebrugge-Strand ingedeeld bij de DIII-stations, en dit op basis van de gemiddelde instapcijfers... in de maand oktober, dus *buiten het toeristisch seizoen!* Daar de perronuitrusting van DIII-stations zo minimaal mogelijk wordt gehouden, valt te vrezen dat de NMBS in Zeebrugge-Strand geen enkele verbetering van het onthaal zal willen doorvoeren.

OPMERKING

Op geen enkele van deze vijf adviezen ⁽²¹⁾ heeft de toenmalige NMBS een inhoudelijk antwoord geformuleerd. Men moet dan ook niet verwonderd zijn dat er op het vlak van het onthaal in deze 5 stations vrijwel niets gebeurde.

Wel heeft het Comité het raden naar de diepliggende reden(en) van de NMBS om in *Gastuche* precies het tegendeel uit te voeren van wat door het Comité in zijn advies gevraagd werd (zie bijlage 1).

Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2005

²¹ evenmin als voor de drie andere die hier niet besproken worden

...

advies 05/34

De dienst “Trein + Fiets”



SYNTHESE

Toen begin september bekend werd dat de dienst “Trein + Fiets” in 2004 voor het eerst minder dan 15.000 fietsverhuringen had geboekt, verklaarde de NMBS meteen het tij te willen keren door "zich te concentreren op de kwaliteit en de promotie van het bestaande aanbod".

Het Raadgevend Comité, dat in 1999 zijn advies 99/01 uitbracht, o.a. over deze kwestie, stelt evenwel vast dat de dienst “Trein + Fiets” – in 1992 nog goed voor 66.000 verhuringen – sindsdien in vrije val verkeert en dat de toen voorgestelde remedies, eigenlijk dezelfde die vandaag naar voor worden geschoven, weinig zoden aan de dijk brachten. Van de 65 verhuurstations in 1993 bleven er in 1997 nog 35 over : *nu nog amper 16, waarvan slechts één enkele in het Waalse landsgedeelte!*

Het Comité beseft wel dat het verhuren van fietsen in feite geen basisopdracht is voor een spooronderneming, en stelt dus voor dat de NMBS het roer drastisch zou omgooien door bijv. een verhuurnetwerk op te zetten in nauwe samenspraak met fietsverhuurders vlak bij of op loopafstand van een station. Door bovendien de formule “Trein + Fiets” ruimer op te vatten en uit te werken dan het louter toeristisch aanbod van vandaag, creëert men in het woon-werken het woon-schoolverkeer nieuwe mogelijkheden voor meer en vlotter treingebruik, en maakt men het hele opzet meteen een stuk aantrekkelijker voor de fietsverhuurders, kwestie van hen daadwerkelijk voor het initiatief te interesseren...

Wil dit echter slagen dan moeten er wel correcte en soepele werkings- en gebruiksregels vastgelegd worden, en moet ook vermeden worden om de fietsverhuurders met te drastische regels en overdreven prijzen op te zadelen, zoniet zullen zij binnen de kortste keren weer afhaken.

Blijft dan nog de vraag of de NMBS werkelijk de vaste wil heeft om de dienst « Trein + Fiets » nieuw leven in te blazen en opnieuw uit te bouwen?

Kroniek van een aangekondigde dood ?

Begin september 2005, aan de vooravond van de Week van de Mobiliteit, maakte de pers gewag van de minder goede resultaten van de dienst "Trein + Fiets" die 475 fietsen aanbiedt, verdeeld over 16 verhuurstations. In 2004 echter daalde het aantal verhuringen (14.446) voor het eerst onder de drempel van 15.000.

Om aan deze toestand te verhelpen heeft de NMBS dan ook verklaard "zich te willen concentreren op de kwaliteit en de promotie van het bestaande aanbod".

Het Comité, dat zich een gelijkaardige situatie herinnerde, diepte zijn advies 99/01 op over deze kwestie (zie bijlage 1). Toen al, 6 jaar geleden, gaf de NMBS hierop een gelijkkluidend antwoord : *"De NMBS bestudeert momenteel verschillende mogelijkheden om het verhuren van fietsen te verbeteren. Op dat vlak wordt de voorrang gegeven aan de huidige verhuurstations : betere informatie over de formule Trein+Fiets, meer kwaliteitscontroles over de toestand van de fietsen..."*

Want reeds in die periode maakte de dienst « Trein + Fiets » een zware crisis door : in 5 jaar tijd was het aantal verhuringen fors gedaald, van 66.000 in 1992 naar 23.500 in 1997⁽²²⁾, of een daling met -64%.

In zijn advies 99/01 stelde het Comité voor om het aantal verhuurpunten opnieuw te verhogen en beter te spreiden – desnoods in samenwerking met privé-verhuurders – en de mogelijkheid her in te voeren om zijn fiets ergens anders in te leveren dan alleen nog in het vertrekstation.

Hier moet men wel beseffen dat precies dáár de aantrekkingskracht ligt van de formule « Trein + Fiets » : de trein nemen, een fiets huren, een tocht maken en op het einde van de rit zijn fiets teruggeven zonder verplicht te zijn terug te keren naar het vertrekpunt.

De reactie van de NMBS (zie hierboven) was voorspelbaar. Want het is precies om zich het leven gemakkelijker te maken⁽²³⁾ en te besparen dat zij van 1992 tot 1994 geleidelijk aan de mogelijkheid schrapt om de fietsen in een ander station in te leveren. Bovendien schrapt zij met één pennentrek 30 van de 65 verhuurpunten, om er nog maar 35 over te houden. Toeval of niet, het is in diezelfde periode dat de dienst "Trein + Fiets" deze spectaculaire terugval kende.

Vandaag maken wij precies hetzelfde mee.

Na gedurende een 10-tal jaar⁽²⁴⁾ haar 35 verhuurstations te hebben behouden, ging de NMBS vanaf 2003 opnieuw over tot de hakbijl – nog steeds onder het motto van besparingen (welke ?) – om vandaag de dag nog slechts 13 verhuurstations in eigen beheer over te houden, plus de 3 in Limburg (zie hierna), met nog slechts één enkel verhuurstation (Vielsalm) voor gans Wallonië – maar voor hoe lang nog ?

Wat nu?

Het Comité is van oordeel dat zonder de mogelijkheid om een fiets in een ander station in te leveren de NMBS weinig anders aanbiedt dan een gewone fietsverhuurder, tenzij misschien de mogelijkheid om zijn fiets te reserveren. Om die reden meent het Comité dat de NMBS er veel beter zou aan doen een netwerk voor fietsverhuur uit te bouwen in samenwerking met privé-verhuurders, waarbij deze laatste kunnen genieten van het "netwerk"-effect dat zo tot stand zal komen.

²² of nog van 72.000 in 1991 tot 18.500 in 1998, in 7 jaar tijd

²³ om alle beslommingen te vermijden van het inzamelen van de fietsen en ze terug te sturen naar het verhuurstation

²⁴ van 1994 tot 2002

Dergelijke verhuurders bestaan wel degelijk, en een groot aantal onder hen bevinden zich in de nabijheid van een station : o.m. in Bilzen en Genk (Limburg), Diksmuide, Poperinge, Veurne (Westhoek), Anseremme, Bertrix, Dinant, Florenville, Marloie, Namen, Virton (Namur-Luxembourg), enz. Zo bevindt « La Maison des Cyclistes » zich op het stationsplein van Namur en verhuurt er inderdaad fietsen.

Het zou dus zeker aangewezen zijn dergelijke verhuurders te integreren in een informatie- en reserveringsnetwerk dat door de NMBS wordt gecoördineerd, met extra voordelen en soepele formules voor zij die met de trein komen : zo zou de fietsgebruiker mét zijn fiets én zonder bijbetaling per trein naar het vertrekstation moeten kunnen terugkeren.

Dat dit helemaal geen gek idee is bewijst de NMBS zelf die vanaf 2002, dus niet lang na het advies 99/01 van het Comité, vanuit 5 verschillende Limburgse stations ⁽²⁵⁾ een gelijkaardig systeem invoerde in samenwerking met de provinciale toeristische dienst van Limburg, waarbij het evenwel mogelijk is om de fietsen – die eigendom zijn van de provincie – terug in te leveren in om het even welk van die 5 stations. Jammer genoeg, om redenen die wij niet kennen, werden twee jaar later twee van die verhuurpunten (Bilzen en Genk) geschrapt, doch niet door andere vervangen.

Wat er ook van zij, de NMBS heeft twee operaties willen combineren : de dienst « verbeteren » en besparingen doorvoeren. Zoals dat vaak gebeurt bij dit soort denkoefeningen, werd één van beide opties uitgevoerd ten koste van de andere. Het zijn dus uiteindelijk de besparingen (prioritaire doelstelling) die de bovenhand haalden. Wat overblijft is een nauwelijks aantrekkelijke dienst “Trein + Fiets”.

Zal de NMBS er in slagen de situatie om te keren ?

Het Comité heeft daar ernstige twijfels over : het is zeker niet door 55 % van de verhuurstations te schrappen – waarmee de dienst “Trein+Fiets” in zowat heel Wallonië van de kaart werd geveegd – dat ze daarin zal slagen, tenzij het beleid van de laatste tien jaar radicaal wordt omgegooid.

De terminale fase lijkt echter goed en wel begonnen : zie naar de resultaten van 2004.

Nawoord

Het historisch overzicht in *bijlage 2* zegt veel over de diepere oorzaken van de neergang van de dienst « Trein + Fiets », wat de NMBS ook mocht beweren in haar antwoord van 1999 (zie *bijlage 1*).

Wij onthouden het beeld van een heel interessante dienst (zie *bijlage 3*) die blijkbaar goed functioneerde, maar begon te kapseizen op het ogenblik dat de NMBS deze ging “hervormen” en “verbeteren”, doch in feite vleugellam maakte, met het gekende resultaat.

Dat de dienst « Trein + Fiets » op sterven na dood is toont *bijlage 4* overduidelijk aan : oordeel zelf.

Dit advies werd eenparig goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2005

²⁵ Bilzen, Genk, Hasselt, St.-Truiden en Tongeren

Bijlage aan advies 05/34

**HISTORIEK VAN DE DIENST "TREIN + FIETS"
(verhuur van fietsen in de stations)**

ONTWIKKELING

De dienst "Trein + Fiets" ging van start in 1978 en kende een opmerkelijke groei.

Vanaf het eerste jaar (1978) werden 22 stations opengesteld voor het huren van fietsen, terwijl die in 100 andere stations konden worden ingeleverd, alsook in de verhuurstations zelf.

Van jaar tot jaar is het aantal verhuurstations regelmatig toegenomen met een gemiddelde stijging van 4 stations per jaar (met pieken van 6 stations in 1982 en 1985) zodat er in 1993 een net was ontstaan van 65 verhuurstations, die zorgvuldig over het land waren verspreid.

In 1981 waren er al 114 stations waar de fietsen alleen konden worden ingeleverd. Dat aantal daalde tot 101 in 1984 en tot 75 in 1992, in de meeste gevallen als gevolg van de sluiting van de loketten, of zelfs door de volledige sluiting van enkele andere stations.

HOOGTEPUNT

Wanneer we het totale aantal inleveringstations (verhuurstations inbegrepen) bekijken, dan dekten het Trein + Fietsnet ongeveer 150 stations in de periode 1981-1987.

Dat betekent dat wie een fiets huurde in een van de zowat 60 verhuurstations in die periode (theoretisch) de keuze had uit... 150 stations waar hij de fiets kon inleveren vooraleer terug naar huis te reizen.

Dit fraaie net was zorgvuldig verdeeld over het hele land, waarbij uiteraard de klemtoon werd gelegd op de regio's met een sterk toeristisch potentieel maar ook op het achterland, vooral daar waar heel wat mogelijkheden zijn om in volle natuur door het platteland te trekken.

De kaart van bijlage 3 geeft de toestand weer van dat net in 1984 (met 48 verhuurstations plus 101 inleveringstations). Bijlage 4 geeft de toestand weer in 1993, met 65 verhuurstations, waarbij het totale aantal inleveringstations (de 65 verhuurstations inbegrepen) was teruggevallen op 115.

TERUGLOOP

Tussen 1978 en 1990 bleef de verhuurprijs vrijwel onveranderd, wat wel verwonderlijk is gezien de aanzienlijke stijging van de levensduurte (en van de prijzen van de treinbiljetten) tijdens diezelfde periode. Van 95 BEF (1978-1983) ging de prijs naar 105 BEF (1984-1987) om terug te vallen naar 100 BEF (1988-1990).

Helaas beschikken we niet over de verhuurstatistieken voor die periode, maar bepaalde tekenen geven een terugloop aan vanaf 1988-89.

- Enerzijds het wegvallen van 7 verhuurpunten (Antoing, Assesse, Braine-l'Alleud, Floreffe, Leuze, Nivelles, Wetteren), evenwel gecompenseerd door de opening van 12 nieuwe verhuurstations.
- Anderzijds de *daling* van de verhuurprijs in 1988, van 105 naar 100 BEF.

De NMBS-statistieken waarover we beschikken geven voor 1991 72.000 verhuringen aan en voor 1992 nog 66.000, hetzij een daling van 8,3%. Daar de toeristische sector sterk onderhevig is aan conjunctuurschommelingen en weersomstandigheden, is dit niet meteen een reden tot paniek – tenzij die tendens zich al een hele tijd zou hebben voorgedaan.

Het is echter een feit dat in 1991 de verhuurprijs op slag van 100 naar 120 BEF opgetrokken wort (+20%). Het volgende jaar opnieuw, wanneer de prijs naar 130 BEF gaat (+7,7%, maar wel +30% in 2 jaar!). Dit zou, gedeeltelijk toch, de daling kunnen verklaren

In 1993 stijgt de prijs naar 150 BEF (dus + 50% in 3 jaar!), met daar bovenop nog een toeslag van 100 BEF indien de fiets in een ander station wordt ingeleverd, wat uiteindelijk neerkomt op een stijging met +92,3% in één jaar, maar **+150% in 3 jaar**.

Het resultaat bleef niet uit. Het jaar daarop al daalde het aantal verhuringen tot 57.000, hetzij een terugval met 13,6%.

VRIJE VAL

Er was niet veel meer nodig om de NMBS wakker te schudden, temeer omdat de verhuur van fietsen niet beschouwd werd als een opdracht van openbare dienst, te meer daar het Beheerscontract van 1992 pas van kracht was geworden.

In 1994 werd nog drastischer ingegrepen.

- 1) Sluiting van 30 verhuurpunten, waarbij het aantal verhuurstations terugvalt op 35. Het zijn meestel de stations in het achterland die aldus worden geëlimineerd. De overblijvende 35 stations liggen grotendeels in de Kuststreek, het Vlaamse vlakke land, de Kempen en ten zuiden van de as Samber-Maas.
- 2) Volledige opheffing van de 50 overblijvende inleveringspunten, waarbij enkel de 35 verhuurstations nog fietsen mochten terugnemen, zodat het aantal inleveringstations terugviel van 115 in 1993 naar 35 in 1994, of een daling met... -70%. Niettemin bleef de toeslag van 100 BEF van kracht indien de fiets werd teruggebracht op een van de 34 andere plaatsen buiten het station waar de fiets werd gehuurd.
Opmerkelijk : volgens de folder mag de fiets ondanks alles, buiten de 35 verhuurstations, in gelijk welk ander station worden binnengebracht, maar in dat geval wordt de waarborg van 500 BEF niet terugbetaald! Het gevolg laat zich raden...

Helaas beschikken we niet over de verhuurresultaten van 1994, maar via interpolatie leiden wij een aanzienlijke vrije val af van -30 tot 35 %

De worm zit in het hout.

In 1995 beslist de NMBS dus om de formule Trein+Fiets "opnieuw te lanceren".

Vaststellingen :

- De formule Trein + Fiets wordt voortaan geïntegreerd in het aanbod "B-dagtrips", wat inhoudt dat er een vaste prijs wordt gerekend die de huur van de fiets EN het treintraject omvat, in functie van 4 forfaitaire afstandsschalen (-20, 21-45, 46-70 et 70+ km). Voor de kortste afstand (minder dan 20 km) is de all-inprijs... 345 BEF. Als we de prijs van een retourbiljet voor 20 km aan verminderd tarief (-25%) bekijken, volgens de toen geldende tarieven, gaat de netto huurprijs van een fiets van 150 naar ongeveer 200 BEF.
- Anderzijds werd het bestand van zowat duizend fietsen volledig vernieuwd en gediversifieerd.
- Het aantal verhuurstations blijft 35, waarbij 4 Ardense stations (Rivage, Spa, Trois-Ponts, Vielsalm) met mountainbikes worden uitgerust.
- Uiteraard is er helemaal geen sprake meer van de fiets in een ander station in te leveren dan dat waar hij gehuurd werd.

De resultaten?

Alles wat wij weten is dat de NMBS in 1997 nog 23.500 verhuringen registreerde, in 1998 nog slechts 18.500, wat nog amper 32,4% van 1993 betekent, dus een daling van 67,6% in 5 jaar tijd.

Het fietsenpark zelf daalde van 933 fietsen in 1996 naar 548 in 2001, hetzij -41%.

BEDENKINGEN

Ons inziens, en de feiten bevestigen het (zie verder), hebben twee belangrijke elementen de formule TREIN + FIETS zo goed als gekelderde:

1. De drastische stijging van de (redelijke) huurprijs voor een fiets maar vooral die toeslag van 100 BEF om die in een ander station te kunnen inleveren. Dit nochtans zeer interessant alternatief was vrijwel onbetaalbaar geworden, en iedereen, de NMBS inclusief, kon niet anders dan vaststellen dat de vraag om de fiets elders in te leveren in vrije val verkeerde: dit moest dus wel gevolgen hebben (zie hierna).
2. Het in twee fasen schrappen van elke mogelijkheid om de fiets in te leveren in een ander station dan het verhuurstation, waardoor de dagtoerist verplicht wordt om van hieruit een gesloten parcours af te leggen en er 's avonds terug te keren.

Overtuigde trekkers beseffen meteen welke ongelooflijke vrijheidsbeperking dit met zich meebracht, daar waar het aantrekkelijke van de formule uit de jaren 80 precies die mogelijkheid was om de fiets in een of ander station in te leveren in functie van de omstandigheden, het uur, het weer, de graad van vermoeidheid enz. zonder die verplichting om terug te keren naar het vertrekpunt.

Door die bijzonder interessante mogelijkheid te schrappen, heeft de NMBS het kalf verdronken. Uiteraard zijn er nog liefhebbers van een gesloten parcours, anders zou niemand nog een fiets huren bij de NMBS, maar dit is nog geen reden om allerlei uitvluchten te zoeken voor de vrije val van de verhuurcijfers.

Uiteraard brachten de ingeleverde fietsen in het eindstation een hoop werk mee : nazicht, formulieren invullen, de waarborg terugbetalen, ze vervolgens groeperen en aan boord van een trein hijsen om ze terug te brengen naar het station van herkomst – een heleboel beslommingen voor het stationspersoneel dat in de kleine stations meer en meer beperkt werd tot één enkele bediende, als ze al niet

gesloten werden. Om nog maar te zwijgen over de herstelkosten voor beschadigde fietsen...

Ook al is dit allemaal heel reëel, toch kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat de NMBS verkozen heeft zich het leven gemakkelijk te maken eerder dan een interessant kwaliteitsproduct te handhaven, om uiteindelijk terug te vallen op weinig aantrekkelijke halve maatregelen. Het bewijs?

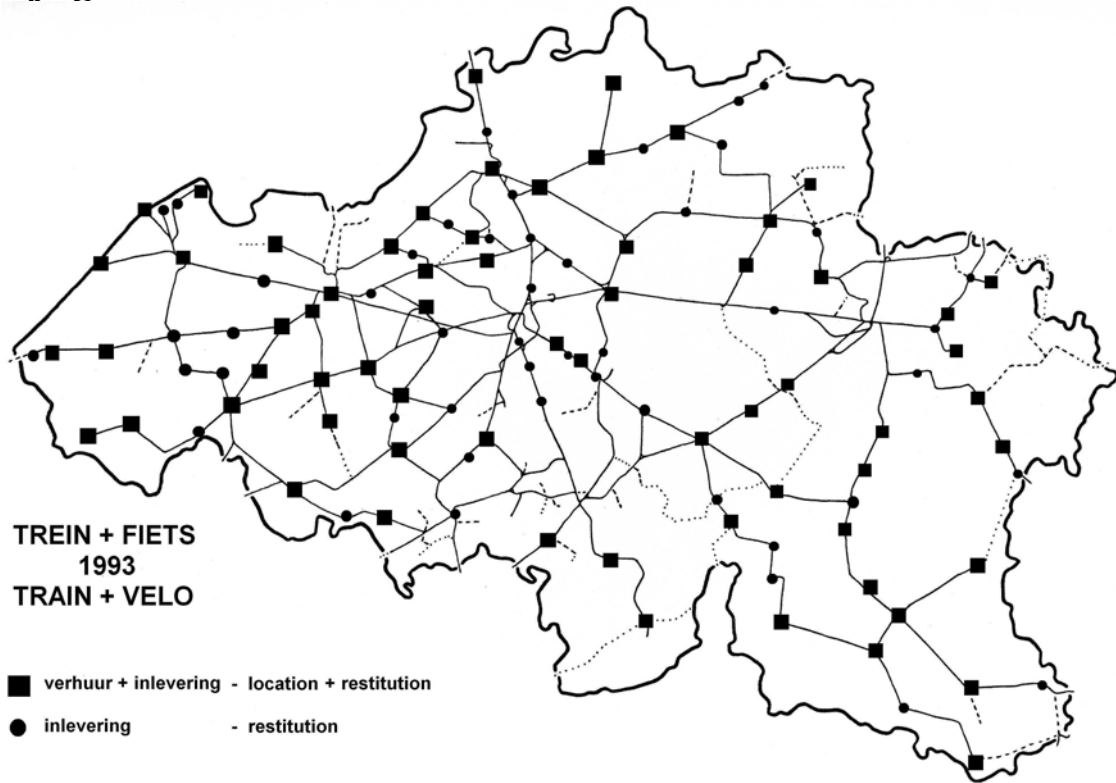
EN VANDAAG ?

Het bewijs is dat, nadat ze alweer forse besnoeiingen heeft doorgevoerd, de NMBS nog slechts 415 fietsen ⁽²⁶⁾ verhuurt, verdeeld over... 13 stations, waarvan juist geteld één in het Waalse Gewest (Vielsalm) (*bijlage 4*). “Trein+Fiets” in de Ardennen is dus zo goed als verleden tijd!

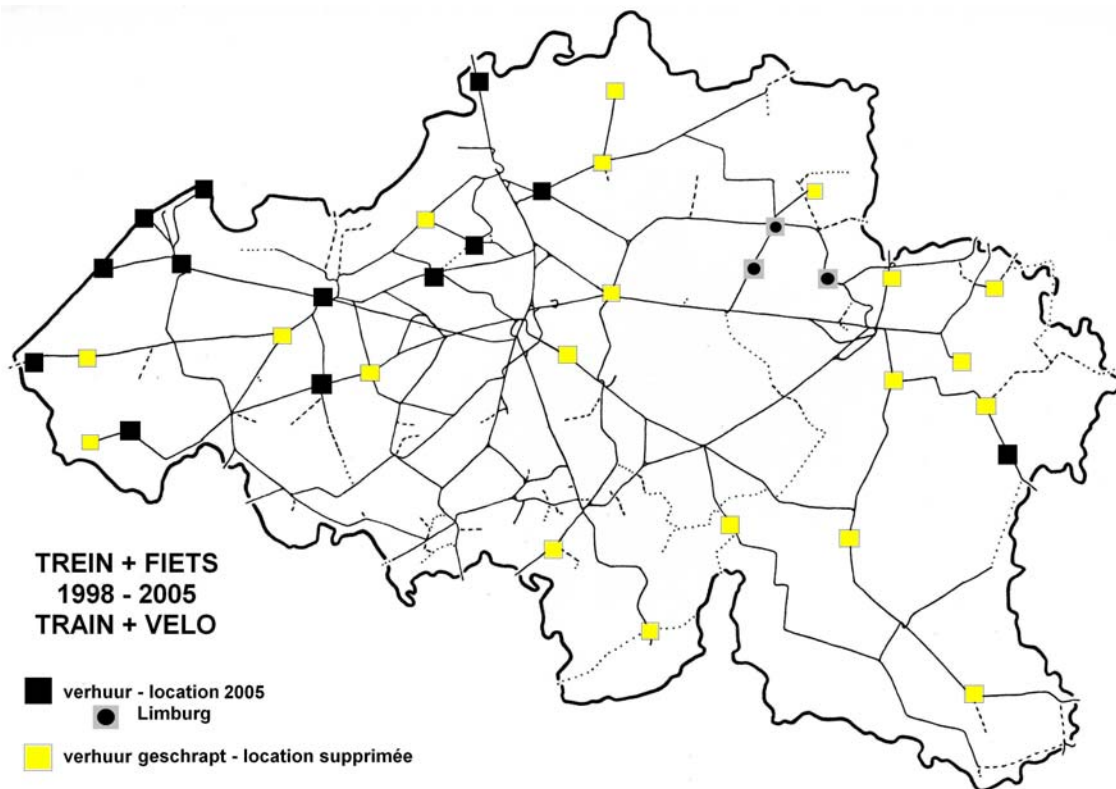
Er zijn ook nog 3 Limburgse stations (Hasselt, St.-Truiden, Tongeren) waar een fiets huren mogelijk blijft in samenwerking met de provincie, al heeft de NMBS er intussen 2 geschrapt (Bilzen en Genk), amper twee jaar nadat deze formule werd uitgewerkt.

²⁶ 475 volgens het officieel communiqué

Bijlage aan advies 05/34



EEN VERBLUFFEND CONTRAST



advies 05/35

De indeling van stations in categorieën

SYNTHESE

Bij de evaluatie van het onthaal op de perrons moest het Comité herhaaldelijk ondervinden dat de NMBS groep de onthaalinfrastructuur en de wachtaccomodatie in de stations sterk laat afhangen van de categorie tot dewelke deze stations behoren.

Nu blijkt dat voor de meeste stations deze categorieën in het Beheerscontract werden vastgelegd op basis van de gemiddelde instapcijfers voor de periode 1999-2003.

Afgezien van een aantal ernstige bedenkingen omtrent de betrouwbaarheid en de correcte aanwending van deze cijfers is het Comité van oordeel dat deze handelwijze geen getrouw beeld geeft van de realiteit, o.m. omdat hierbij geen onderscheid wordt gemaakt voor de ca. 70 stations zonder weekendbediening, en op geen enkele manier rekening wordt gehouden met de zomertoeloop in de Kuststreek en de Ardennen.

Hierbij stelt het Comité het oneigenlijk gebruik van deze instapcijfers aan de kaak, omdat op die manier een basisinfrastructuur voor lange jaren wordt vastgelegd op basis van gegevens die zelf sterk aan verandering onderhevig zijn. Het klaagt ook een zekere vorm van dualisering aan, omdat met die methode de stations in minder bevolkte gebieden systematisch benadeeld worden, terwijl in de kleinere stations de zitgelegenheid wordt weggenomen op een ogenblik dat de bevolking veroudert en het aantal senioren stelselmatig toeneemt.

Bijgevolg vraagt het Comité dat deze stationscategorieën op een meer objectieve en meer klantvriendelijke manier worden bepaald.

Enerzijds moeten de gehanteerde cijfergegevens ook rekening houden met de zomertoeloop in de toeristische streken én met de treinfrequentie, omdat deze de instapcijfers heel sterk beïnvloedt.

Anderzijds moeten voor de uitrusting van de stations en de perrons ook andere criteria worden ingeroepen, zoals het grootste aantal reizigers dat op een perron staat te wachten, zeker in het toeristische seizoen, maar ook de knooppuntfunctie van een station (overstap op andere vormen van openbaar vervoer), de geografische en klimatologische omstandigheden (zeker in de Ardennen), een aantal specifieke behoeften (bijv. nabijheid van verzorgingsinstellingen), en uiteraard ook de plaatselijke omstandigheden eigen aan elk station afzonderlijk.

1. SITUATIESCHETS

In bijlage 7 bij het Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS werd een lijst opgenomen met alle stations en haltes die rechtstreeks door de NMBS geëxploiteerd worden. Deze zijn ingedeeld in 5 verschillende categorieën :

- B = min. 20000 reizigers per week
- C = min. 5000 reizigers per week
- DI = min. 2500 reizigers per week
- DII = min. 700 reizigers per week
- DIII = minder dan 700 reizigers per week

Enkele opmerkingen

- Omdat ze niet in de lijst van de NMBS-Exploitant voorkomen, gaan wij er van uit dat categorie A betrekking heeft op de stations die geëxploiteerd worden door de NMBS-Holding (zie bijlage 10)⁽²⁷⁾
- De overige stations (bijlage 7) zijn in afnemende volgorde gerangschikt in functie van het gemiddelde aantal instappende reizigers per week, volgens de jaarlijkse tellingen voor de *periode 1999-2003* : bij het instapcijfer op weekdagen (N67), met 5 vermenigvuldigd, worden de resultaten op zaterdag (R6) en zondag (R7) bijgeteld.

2. OVER DE GEHANTEERDE INSTAPCIJFERS ZELF

Het Comité heeft heel wat bedenkingen bij de verwerking van de telcijfers voor de opmaak van deze tabellen, en de anomalieën die daarvan het resultaat zijn.

- a) Er is een opvallende discrepantie tussen beide lijsten, die *op verschillende basis* zijn vastgelegd : bijlage 10 op basis van de tellingen van 2003, voor bijlage 7 zijn dat de tellingen voor de periode 1999-2003 (zie hoger). Dit levert dan ook enkele merkwaardigheden op.

- In bijlage 10 werd het nr.31 toegekend aan het station ETTERBEEK. In bijlage 7 staat op nr.31 echter het station LOUVAIN-LA-NEUVE.

- Zo ook staan op nr.28 resp. GENT-DAMPOORT (bijlage 10) en LIER (bijlage 7).

- b) Tal van stations hebben geen weekendbediening, waardoor het aantal wekelijkse instappers daar sowieso lager is : hierdoor vallen meerdere stations (o.a. Merode, Delta, Terhagen) in een lagere categorie, al is het aantal reizigers op weekdagen soms beduidend hoger dan bij sommige stations van een hogere categorie (bijv. **Merode** in DI met 934 reizigers op weekdagen, **Beernem** in C met 864 reizigers).

Moest Merode een normale weekendbediening hebben zou het met deze werkwijze wellicht in categorie C vallen.

²⁷ het gehanteerde criterium is hier de "TOP" van 2003, waarin de stations in afnemende volgorde gerangschikt worden volgens het aantal reizigers (jaarlijkse telling van oktober 2003)

- c) Daar alleen de oktobertellingen in aanmerking komen, worden op die manier heel wat stations in toeristische streken die *tijdens de zomermaanden* een aanzienlijke toeloop kennen ernstig benadeeld
- zo wordt aan het station **Blankenberge**, dat in de zomer een enorme toeloop kent, stelselmatig een lagere categorie toegekend
 - het station **Houyet** met gemiddeld 508 reizigers *per week* duikt hierdoor in de laagste categorie (DIII), terwijl het van einde mei tot einde september honderden reizigers *per dag* ziet toestromen
 - het criterium van de instapcijfers (en daarbij de hele TOP-lijst) worden heel ongeloofwaardig met het geval **Zeebrugge-Strand** dat helemaal onderaan de lijst bengelt met... 58 reizigers per week, daar dit station alleen in het weekend bediend wordt en enkel tijdens de zomermaanden 7 dagen op 7 uitgebaat wordt!
- d) Ook is het criterium van de instapcijfers zelf op zich al niet erg betrouwbaar en bovendien heel *onstandvastig*, niet alleen omwille van de grote verschillen die sommige resultaten van jaar tot jaar vertonen, maar vooral omdat de instapcijfers sterk beïnvloed worden door de treinfrequentie, zeker wanneer deze verhoogd of verlaagd wordt :
- zo hebben de stations **Alken** en **Wezemaal** in korte tijd de (virtuele) sprong gemaakt van DIII naar DII nadat hun bediening aanzienlijk was verbeterd
 - andersom kan ook : zo zou **Asse** in de late jaren 90 tot categorie C horen – nu is het, wegens minder reizigers in 1999-2003, gedegradeerd tot DI-station.

Wel gaven de tellingen van 2004 voor Asse opnieuw een opwaartse trend : krijgt dit station dan opnieuw het C-label indien de trend zich doorzet? Of zijn deze categorieën “gebetonneerd” voor de duur van het Beheerscontract?

Meer algemeen : zal de categorie van stations die door een verhoogd aanbod hun instapcijfer gevoelig zien toenemen wel degelijk worden verhoogd?

Andersom, voor **Ukkel-Calevoet** gaan de tellingen al enkele jaren in dalende lijn, zodat dit station zijn C-status dreigt te verliezen...

En wat met **Juslenville** (701 reizigers, dus DII) en **Nieuwkerken-Waas** (697 reizigers, dus DIII) waar slechts *4 reizigers per week* een heel verschil uitmaken?

3. OVER HET GEBRUIK VAN DEZE INSTAPCIJFERS

De aangehaalde voorbeelden zijn geen uitzonderingen. Wel illustreren zij de enigszins absurde situatie die hierdoor gecreëerd wordt, omdat de NMBS het onthaal van de reizigers en dan meer bepaald de wachtaccomodatie op de perrons grotendeels laat afhangen van deze indeling in categorieën.

- **Op die manier wordt de onthaalinfrastructuur in heel wat stations op een ongenueanceerde en ONEIGENLIJKE manier voor vele jaren vastgelegd, en dit op basis van één enkel eenzijdig en wisselend criterium** (de instapcijfers).

Het Comité stelt dat voor de uitrusting van de stations en de perrons ook andere criteria moeten worden ingeroepen, o.a. het grootste aantal reizigers dat op een perron staat te wachten, vooral in het toeristische seizoen, de knooppuntfunctie van een station (overstap op andere vormen van openbaar vervoer), geografische en klimatologische omstandigheden (zeker in de Ardennen), een aantal specifieke behoeften (bijv. nabijheid van verzorgings- of bejaardeninstellingen), enz.

Om deze reden wijst het Comité het arbitrair gebruik van dergelijke instapcijfers af, zeker waar ze gehanteerd worden om de basisuitrusting van stations en stopplaatsen voor vele jaren vast te leggen : niet alleen om het openhouden van een loket met personeel en een wachtzaal te verantwoorden, maar ook om in een aantal gevallen de reizigers de meest elementaire wachtaccomodatie te *ontzeggen*.

Zo krijgen de klanten van een station van categorie DIII (de laagste) niet langer een zitbank wanneer het perron vernieuwd wordt (van wachtzaal is al lang geen sprake meer). Zo ook wordt in een station van categorie DII geen stationsklok meer geplaatst, laat staan dat deze zelfs wordt weggenomen.

- **Het Comité heeft ook nog andere bezwaren tegen deze handelwijze**
 - a) Afgaande op deze indeling in categorieën zou bijv. het heel spartaans uitgerust toeristisch station en “uithangbord van de NMBS” (sic!) **Zeebrugge-Strand** geen “recht” hebben op betere accomodatie – dezelfde redenering zou trouwens ook gelden voor tal van andere toeristische stations en stopplaatsen.
Heel wat zomertoeristen zijn nochtans gelegenheidsgebruikers. Aldus worden deze potentiële klanten opgehadeld met een niet al te fraai imago van het spoorbedrijf dat hen juist zou moeten lokken tot meer treingebruik.
 - b) Wanneer het aantal reizigers in dalende lijn gaat door externe factoren, zoals een ondermaatse bediening (lijn 132) of het schrappen van de weekendtreinen (Terhagen), dan kunnen de overblijvende trouwe reizigers op die manier zelfs een tweede maal “gestraft” worden, nl. door een vermindering van hun wachtcomfort!

- c) Erger : kleinere stations in *minder bevolkte gebieden*, zoals de Ardennen, die sowieso de minimumcriteria van de NMBS nooit kunnen halen, worden op die manier a priori uitgesloten van het meest elementaire comfort. Dit leidt tot een vorm van dualisering – ditmaal op basis van het bevolkingspotentieel – die moeilijk te aanvaarden is.
- d) Ook t.o.v. de *senioren* is deze vorm van comfortbeperking arbitrair en onrechtvaardig : door de vergrijzing zal hun aantal relatief blijven toenemen, terwijl bij perronvernieuwing (bijv. lijn 139) systematisch zitbanken verdwijnen in stopplaatsen die niet het quorum bereiken : rechtstaand wachten op een trein in vertraging is voor deze mensen zeker geen pretje!

En dan, wat gebeurt er wanneer na zo'n telling het getroffen station ei zo na in de lagere categorie duikt? Komt de NMBS dan van alles uitbreken?

Andersom worden in het Beheerscontract heel wat stations waar een (forse) groei van het aantal reizigers te verwachten is, o.a. rond Brussel, veroordeeld tot DII of DIII : wat garandeert ons dat de NMBS dan alle ontbrekende uitrusting zal komen plaatsen ?

NABESCHOUWING

Het wachtcomfort die naam waardig is een absoluut minimum voor een spoorwegondernemer die het ernstig meent en zijn klanten enigszins respecteert.

Deze basisuitrusting, bedoeld om tientallen jaren mee te gaan, mag niet onderworpen worden aan een niet volledig betrouwbaar, in de tijd beperkt en wisselvallig criterium zoals een jaarlijkse telling.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2005

...

advies 05/36

Fermeture de la gare du Campinaire

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht



De definitieve sluiting van de stopplaats Le Campinaire, aangekondigd voor 11 december 2005 als gevolg van belangrijke spoorwerken, werd door het Raadgevend Comité van de Gebruikers aangevochten in zijn advies **04/22** van 14 september 2004. In haar antwoord stelde de NMBS dat de kosten voor heraanleg van de stopplaats te zwaar zouden zijn in verhouding tot het aantal reizigers, dat als ontoereikend werd beschouwd.

Het Comité merkte hierbij op dat door deze nieuwe sluiting het aantal haltes in de banlieue van Charleroi nog verder zou inkrimpen, in die mate dat de voorstedelijke spoorbediening van deze agglomeratie in het gedrang dreigt te komen. Bovenop de argumenten van het advies 04/22 zijn nu twee nieuwe elementen opgedoken :

- de stopplaats ligt vlak naast de drukke N568 Châtelet-Fleurus en biedt de mogelijkheid om daar een P+R (Park+Ride) in te richten, een mogelijkheid die tot nu toe blijkbaar niet werd onderzocht noch in rekening gebracht;
- de talrijke spoormannen die van de stopplaats gebruik maken zijn wel degelijk volwaardige reizigers, voor wie geen enkele oplossing in het vooruitzicht werd gesteld en die dus geen andere keuze zullen hebben dan een wandeling van een half uur om op hun werk te geraken.

Om deze redenen vraagt het comite aan de NMBS om

De sluiting van de stopplaats le campinaire uit te stellen, dit ten minste tot aan het begin van de werken (niet voor juni 2006)

De inplanting van de halte en de heraanleg van de perrons en hun toegangen opnieuw te onderzoeken in functie van de voorziene werken

Na te gaan op welke manier de eventuele aanleg van een p+r nieuwe klanten kan aantrekken voor de halte le campinaire

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 25 oktober 2005

...

advies 05/37

Accueil sur les quais en gare d'AYE



La gare d'Aye, petit village de Famenne à un jet de pierre de Marche, a aussi été choisie du fait de sa réouverture en 1991, fait assez rare en Belgique.

On peut donc s'étonner que rien n'ait été fait par la SNCB pour la rendre plus attractive et soigner ainsi son image de marque. C'est en vain qu'on cherchera la soi-disant « architecture rendant toute signalétique superflue » (cfr. Revalor). Au contraire, le point d'arrêt tel quel est *invisible* depuis la voie publique : comment dès lors vouloir que les ménages qui s'installent en périphérie de Marche aient connaissance d'une gare fantôme pour laquelle aucune publicité n'est faite.

Néanmoins, l'ensemble des quais présente un aspect pas trop désagréable, malgré son équipement très réduit, voire primitif.

Quant à la signalétique, trop sommaire, elle ignore superbement les aléas de la topographie locale, qui invite à traverser les voies plutôt que de passer par le pont (lequel ? par où ?) – question de sécurité pourtant élémentaire.

Enfin, on ne peut qu'insister sur une meilleure concertation entre la SNCB et le TEC-Namur : quelques légers ajustements d'horaire, surtout à la mi-journée, assortis de consignes de respect de ces quelques correspondances permettraient de créer de meilleures relations entre Marche, Ciney et les petites gares de la ligne 162.

Aye n'obtient qu'un rapport très mitigé, assez positif pour le confort d'attente, mais très négatif – une fois de plus – pour la signalétique dans son ensemble.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 13 december 2005

...

advies 05/38

Onthaal op de perrons van het station KOKSIJDE



Het station Koksijde heeft een specifiek toeristisch karakter zodat het onthaal van reizigers uit alle windstreken bijzondere aandacht vergt. Dit station - op de lijn Gent-De Panne – ligt echter niet in Koksijde, maar in Veurne, op amper 1 km van de Grote Markt. Voor Koksijde-Bad en de kust is het meer dan 5 km lopen! Daarom is de stationsnaam “Koksijde” misleidend, en is een andere benaming dus aangewezen, bijv. “Veurne-Koksijde”.

Pluspunt van het station Koksijde is ongetwijfeld de nette, gezellige wachtzaal met loket, én met vriendelijk personeel. Ook de specifieke perronsignaletica, mét aanduiding van de rijrichting van de treinen, is zeker het vermelden waard. Overigens is dit station ook goed uitgerust qua randaccomodatatie, met een ruime parking, een overdekte fietsenstalling en een bushalte met schuilhuisje. Ook de telefooncel, de taxi-accomodatatie en de plattegrond van Koksijde zijn zeker op hun plaats in deze uitgesproken toeristische omgeving.

Groot minpunt is het bijzonder lage perron, waardoor het in- en uitstappen veel weg heeft van een heuse klauterpartij. Ook de wachtaccomodatatie op het perron is maar minnetjes : geen overdekte zitjes en maar één enkel schuilhuisje.

Qua reizigersonthaal steekt Koksijde als toeristisch station wel fel af tegen het nieuwe maar o zo kale en lege station Zeebrugge-Strand.

Omdat vernieuwing en ophoging van de perrons op vrij korte termijn voorzien is, krijgt Koksijde voorlopig een goed rapport, maar wel met voorbehoud: een nieuw bezoek na de werken zal hierover uitsluitsel moeten geven, met bijzondere aandacht voor de wachtaccomodatatie op het perron én de signaletica.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 13 december 2005

...

advies 05/39

Het onthaal op de perrons in “Revalor”

Voor de volledige tekst van dit advies verwijzen wij naar de brochure “Onthaal op de Perrons”, uitgebracht ter gelegenheid van 10 jaar Comité (p 5)

SYNTHESE

Op basis van zijn advies 02/07 over het “onthaal op de perrons van stations en stopplaatsen” heeft het Comité een langlopende actie opgestart ter evaluatie van het onthaal op de perrons van de kleinere stations, die doorgaans minder aandacht en middelen krijgen dan de “grote” stations. Op basis van 35 grondig uitgewerkte adviezen over evenveel stations is het Comité dan ook in staat om een aantal elementen uit advies 02/07 te toetsen aan deze ervaring, maar ook aan de richtlijnen uit het basisdocument REVALOR-2000 over de technische uitrusting van stations en perrons.

Dit nieuwe advies 05/39 heeft dan ook tot doel sommige criteria uit advies 02/07 waar nodig bij te schaven in functie van de opgedane ervaring, en vanuit het standpunt van de treingebruiker een aantal aanbevelingen te formuleren ter herziening van sommige uitrustingscriteria uit Revalor-2000, te meer omdat deze algemeen geldende normen te weinig rekening houden met de plaatselijke situatie die van station tot station grondig kan verschillen.

Hierbij stelt het Comité dat de stationscategorieën in Revalor ongeloofwaardig zijn omdat ze uitsluitend zijn vastgelegd op basis van telcijfers, zonder rekening te houden met de specifieke functie van de stations en stopplaatsen (zie **advies 05/35**).

Een *functionele* indeling van de stations is hier meer dan aangewezen, naast een soepeler invulling van de diverse criteria in functie van de realiteit op het terrein.

Een ander heikel punt is de opvallende discrepantie tussen de normen en criteria uit Revalor en hun concrete toepassing op het terrein. Sommige criteria worden op een rigide manier ingevuld – zeker op het vlak van reizigersinformatie en wachtcomfort, terwijl andere op een losse, bijna nonchalante manier nu eens worden toegepast, dan weer over het hoofd gezien, zeker op het vlak van de veiligheid op de perrons (meer bepaald de veiligheidslijnen).

Dit alles valt dus tweemaal uit in het *nadeel* van de reizigers.

Om die reden stelt het Comité dat aan een aantal normen en criteria uit Revalor ernstig moet gesleuteld worden – mét inspraak van de gebruikers – maar dat ook nauwkeurig moet worden toegekeken op de correcte naleving van deze (verbeterde) specificaties.

Pas dan zal men REVALOR hopelijk ook een klantvriendelijk instrument kunnen noemen.

AANBEVELINGEN

1. AANKOMST IN HET STATION

1.1 Stationsomgeving

Verlaten of weinig gebruikte stationsgebouwen moeten een nieuwe bestemming krijgen, liefst met behoud van een menselijke aanwezigheid en/of een of andere vorm van sociale controle. Dit kan door concessie, verhuur of verkoop van (een deel van) het gebouw.

1.2 Bewegwijzering

- Op de openbare weg : eenvormige en duidelijke signaletica die de richting van het station aangeeft
- Het station duidelijk kenbaar maken door één of meer grote panelen met het "B"-logo en de duidelijk leesbare naam van het station
- Elke toegang tot de perrons eenduidig signaleren, in het bijzonder ten behoeve van personen met beperkte mobiliteit

1.3 Parkings en fietsenstallingen

- Voor de treinreiziger die met de auto naar het station komt : een voldoende verlicht **parkeerterrein**, met duurzame en doorlaatbare verharding
- Voor de treinreiziger met de fiets : een overdekte **fietsenstalling** die ruim genoeg is (vooral in Vlaanderen) en voorzien van fietsvriendelijke en veilige rekken

2. TOEGANG TOT DE PERRONS

2.1 Toegankelijkheid

- Waar de perrons gelijkgronds toegankelijk zijn moet de NMBS-Holding (of de wegbeheerder) de hoge stoepranden op die plaatsen wegwerken
- Trappen : treden voorzien van antislipmateriaal en zichtbare randen, zorgvuldig afgewerkt en voorzien van een richel voor fietsen
- Voor zwaar beladen reizigers en mensen met beperkte mobiliteit : voorkeur voor een hellend vlak, zoniet : roltrappen (in beide richtingen) of desnoods een lift

2.2 Bewegwijzering

In elk station en in elke stopplaats, ook in onderdoorgangen : elke toegang tot de perrons voorzien van een **perronnummer** en van een duidelijke **bestemmingsaanduiding** - de gele vertrektabelen zijn op dat vlak ontoereikend

Om redenen van veiligheid en klantvriendelijkheid vraagt het Comité met aandrang dat deze criteria in REVALOR herzien worden, en dat aan elke perrontoeegang bestemmingspanelen geplaatst worden zodat *alle* klanten, dus ook occasionele en nieuwe klanten eenduidig geïnformeerd worden over het juiste vertrekperron.

3. UITRUSTING VAN DE PERRONS

3.1 Ontwaarders en ticketautomaten

- Elke toegang tot de perrons voorzien van een of meerdere ontwaarders (Brussel)
- Eventuele ticketautomaten in schuilhuisjes plaatsen die ruim genoeg zijn

3.2 De staat van de perrons

- Voorkeur voor perrons die over voldoende afstand en over de hele breedte **verhard** zijn (tegels, klinkers,...) en niet bij regenweer of vorst glibberig worden
- Regelmatig **onderhoud**, ogenblikkelijke en duurzame **herstelling** (verzakkingen, gaten, plassen, modder, enz.) van de perrons
- Te lange perrons vergen nodeloos onderhoud en uitrusting, en zorgen voor veel ergernis bij de reizigers wanneer de trein (veel) te ver van de uitgang stilstaat.

3.3 Schuilgelegenheid

- Perronoverkappingen (met windschermen) en schuilhuisjes moeten de wachtende reiziger afdoende **beschermen** tegen regen en wind, maar ook tegen hevige luchtverplaatsingen (en intense koude) bij de doorrit van sneltreinen.
- Schuilhuisjes moeten een minimum aan **wachtcomfort** bieden (zitgelegenheid en binnenverlichting), zeker in die stations waar de wachtzaal gesloten werd.
- Ook **veiligheid** en **netheid** zijn belangrijk : doorzichtige zijwanden, gebruik van duurzaam materiaal, regelmatig onderhoud en reiniging van doorzichtig gedeelte.

Het Comité vraagt met aandrang dat de bepalingen uit REVALOR over de wachthuisjes worden gewijzigd en dat in alle nieuwe schuilhuisjes van het type "Mechelen" aangepaste zitjes worden aangebracht, ongeacht de stationscategorie.

3.4 Onderhoud en veiligheid

- struikgewas tijdig snoeien, vooral op smalle perrons
- overdadig struikgewas uitdunnen of verwijderen voor meer sociale controle
- voldoende verlichting, ook in de schuilhuisjes - defecte lampen meteen vervangen
- tijdig herstelde beschadigingen, op tijd geleedigde vuilnisbakken en een algemene staat van onderhoud zetten minder aan tot vandalisme

Specifiek op het vlak van de **veiligheid**

- veiligheid bij de doorrit van snelle treinen : een veiligheidsband- of streep moet op alle perronboorden aangebracht worden, vooral aan de *binnenkant* van een bocht
- hoge perrons (76 cm) zetten niet aan om de sporen over te steken en geven meer instapcomfort en veiligheid

Het Comité vraagt met aandrang dat overal, in alle stations, in het bijzonder op de perrons in een bocht gelegen, de REVALOR-normen onverkort worden toegepast en de nodige veiligheidslijnen of -banden worden aangebracht.

4. INFORMATIE OP DE PERRONS

4.1 Signaletica

- Grotere **pictogrammen** op een bleke of *helderblauwe* achtergrond zijn ook van op afstand en in het duister zichtbaar, zeker voor slechthzienden
- **Spoornummer** én (hoofd)bestemming moeten met vaste **panelen** (kleine stations) of elektronische borden (overstapstations) duidelijk worden aangegeven, te meer daar geluidsinstallaties niet altijd werken, laat staan verstaanbaar zijn
- De reiziger die uit de trein stapt moet op duidelijke manier **wegwijs** gemaakt worden : naar een ander perron - naar elke uitgang (straatnaam aanduiden) - naar het openbaar vervoer buiten het station - naar fietsenstalling, parking en taxi
- Voor reizigers op een binnenrijdende trein : panelen met **stationsnaam** moeten groot genoeg zijn, van binnenuit verlicht, voldoende in aantal, oordeelkundig verspreid en op tijd vervangen (graffiti)

4.2 Dienstregelingen en informatie

- **informatietrommels** en -panelen moeten stevig en waterdicht zijn, met binnenverlichting voor betere leesbaarheid en minder condensatie - zij mogen niet te hoog hangen (max. 1,7 km) en moeten voor iedereen *leesbaar* zijn
- informatie over de **KeyCard** moet volledig zijn (gebruiksaanwijzing, verkooppunten), zeker in de onbemande stations
- vertrektijden van aansluitend **openbaar vervoer** vermijden tijdverlies en dus risico op een gemiste aansluiting
- op de **monitoren** mag een trein niet worden uitgewist voor hij effectief vertrokken is
- *nuttige* informatie : omgevingsplan, telefoonnummers (taxi), adressen (toerisme)
- vooral in overstap- en aansluitingsstations is een perronklok heel nuttig

4.3 Geluidsinstallaties

- Voldoende en duidelijk hoorbare luidsprekers, verspreid over het perron
- Onontbeerlijk in de onbemande stations, zeker bij vertraging, verandering van perron, enz.
- Deze geluidsinstallatie ook daadwerkelijk en tijdig gebruiken (zie advies 02/07)

5. HET STOPPEN VAN DE TREINEN

- **Stopbakens** onderaan de perronrand moeten zo worden geplaatst dat de klanten lange en nutteloze verplaatsingen bespaard worden, en dat ze de treinbestuurder doen stoppen zo dicht mogelijk bij de toegang tot de perrons of bij het schuilhuisje (bij slecht weer), of op een oordeelkundige manier tussen meerdere uitgangen.
- **Perronbakens** (A, B, C...) moeten wijzen op de treinsamenstelling, zeker tijdens de piekuren (langere treinen) – de trein moet wel stoppen op het afgesproken punt.
- In de toekomst moet men streven naar zichtbare stopbakens *OP de perrons*, zodat ze ook gebruikt kunnen worden als perronbakens, als referentie voor de samenstelling van (sommige) treinen.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 13 december 2005

advies 05/40

Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises

Dit advies werd enkel in het Frans uitgebracht

SYNTHESE

Deze nieuwe sluiting van een goederenlijn volgt op een hele reeks andere en roept talrijke vragen en bedenkingen op.

Is het spoor niet het meest aangewezen voor het zopas opgegeven bulkvervoer?
Hoeveel vrachtwagens zullen hierdoor het wegverkeer nog doen aanzwellen?
Doet B-Cargo echt alles om het spoor aantrekkelijker en competitiever te maken voor het goederenvervoer?
Werd een reële commerciële inspanning gedaan om deze klant niet te verliezen?
Heeft de NMBS de firma Rosier aantrekkelijke voorwaarden aangeboden om haar aandeel in het spoorvervoer op te trekken naar 100.000 ton per jaar?
Is het niet zo dat de sluiting van talrijke spooransluitingen en -overslagplaatsen de vaste kosten van het resterende goederenverkeer de hoogte injaagt?
Hoe kan men intentieverklaringen om door meer spoorverkeer de wegen te ontlasten ernstig nemen, te meer daar Europa geen overheidstussenkomst duldt?

Gezien de beslissing om de lijn te sluiten en de haast van sommigen om de sporen te willen uitbreken, vraagt het Comité de volgende maatregelen :

Heeft de NMBS alles gedaan om het aandeel van de firma Rosier in het spoorvervoer te behouden en uit te breiden? Een doelbewuste houding en een nieuw (commercieel) initiatief in die zin zijn zeker aangewezen nu vaststaat dat er vlak bij het station van Frasnes een nieuwe ambachtelijke zone voorzien is.

Vermits lijn 86 nog intact is als spoorlink, moet de spoorinfrastructuur er hoe dan ook in stand worden gehouden om de structuur van het spoorwegnet te vrijwaren en de toekomst van dit transportsysteem veilig te stellen daar het nog een belangrijke rol kan spelen bij verzadiging van de huidige hoofdassen.

Hierbij citeert het Comité artikel 18 van het Beheerscontract, waar “*Infrabel zich ertoe verbindt de capaciteit van het geheel van de lijnen van het net te behouden op een peil dat minstens gelijk is aan wat werd vastgesteld bij de ondertekening van dit beheerscontract.*”

Daar het relatief belang van lijn 86 het louter lokaal niveau overstijgt, moet paal en perk worden gesteld aan elke speculatie of intentie om de lijn om te vormen tot een fietspad, een ingreep die strikt beperkt moet blijven tot de talrijke lokale lijnen uit de regio die al sinds tientallen jaren ontmanteld zijn.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 13 december 2005

...

advies 05/41

De Cityrail- aansluitingen



SYNTHESE

Nu het CR-netwerk (CityRail) zopas werd uitgebreid met een bijkomende spoorverbinding, vraagt het Comité zich af of de *aansluitingen in de kopstations* van de CR-treinen (Ottignies, Geraardsbergen, Leuven, enz.) nog wel verzekerd worden. Het is van mening dat het opvolgen van de stiptheid van deze treinen in geen geval ten koste mag gaan van deze toch essentiële aansluitingen.

Het Comité vraagt dan ook dat de aansluitingen in deze kopstations als *bijkomende prioriteit* worden toegevoegd aan de op te volgen punten van het CityRail-concept. Zo moeten strikte *richtlijnen* worden uitgevaardigd om deze aansluitingen (binnen een redelijke tijdspanne) te garanderen, en de nodige maatregelen worden voorzien om voor de CR-treinen deze richtlijnen in de kopstations kracht bij te zetten.

Voor het toekomstige GEN (RER) is het van essentieel belang dat de dienstregelingen zo worden opgesteld dat in de kopstations van de GEN-treinen goede aansluitingen worden voorzien vanuit de rest van het land, en er voor te zorgen dat een of meer IC, IR, L en P-treinen een *gewaarborgde* aansluiting hebben met het GEN in die kopstations.

Daarnaast is het ook van belang dat de tewerkstellingszones in de Brusselse rand over goede tangentiële verbindingen beschikken die niet via de N-Z-Verbinding lopen, zeker tijdens de piekuren, wanneer vooral de Noordelijke Ring rond Brussel volledig dichtgeslibd is.

Vanaf 12 december wordt aan de 5 bestaande CR-verbindingen (CityRail) een nieuwe toegevoegd. Het gaat hier om de voormalige IRd Leuven - Brussel - Geraardsbergen/Lessines, die voor de gelegenheid werd omgedoopt tot CR ⁽²⁸⁾.

In dit verband onthouden we dat de NMBS bijzondere aandacht besteed aan de treinen met CR-label: « *stiptheid, netheid, aantal aangeboden zitplaatsen, kwaliteit van de informatieverstrekking en van het onthaal in de stations worden specifiek gevolgd (NMBS)* », en we verwijzen naar **advies 04/19** voor onze bemerkingen over dat onderwerp.

1. PROBLEMATIEK VAN DE AANSLUITINGEN

In de ogen van het Comité ontbreekt in deze opsomming minstens één element: **het naleven van de aansluitingen**. Want de 6 CR-diensten zijn immers herdoopte L-diensten (of IR-diensten), waarvan de meeste onderweg of op het einde van de rit een aantal aansluitingen verzekeren.

Voorbeelden:

- in Braine-l'Alleud : tussen de CR Aalst - Braine-l'Alleud en de IRn naar Charleroi en verder
- in Ottignies : tussen de CR Brussel - Louvain-la-Neuve en de ICM naar Namur/Dinant/Huy
- in Zottegem : tussen de CR Brussel - Zottegem en de L-treinen naar Geraardsbergen
- in Aalst : tussen de CR Brussel - Aalst en de IR h naar Gent-St.-Pieters
- in Geraardsbergen : tussen de CR uit Leuven en de piek-CR naar Denderleeuw

(daar bovenop : ook nog tal van aansluitingen tijdens de piekuren in sommige stations)

Terwijl de stiptheid door de NMBS « *specifiek wordt gevolgd* » duiken er regelmatig problemen op qua regelmaat en gemiste aansluitingen. Daarom vraagt het Comité zich af waaraan de NMBS de voorrang geeft : aan de stiptheid van de *verbindingen*? of aan de stiptheid volgens de strikte *dienstregeling*?

- in het eerste geval spreekt het voor zich dat de aansluitingen op het einde van het traject worden opgevolgd en nageleefd (zij het binnen redelijke termijnen);
- in het andere geval moet de treinbegeleider op het gegeven tijdstip de deuren sluiten, zonder rekening te houden met de binnenrijdende treinen (en omgekeerd).

2. WAT MET HET TOEKOMSTIGE GEN ?

De vorige vraag is niet zonder belang voor de toekomst van het GEN, waarvan de CR geacht wordt de voorloper te zijn.

Want het zal lang niet overal mogelijk zijn om elke GEN-verbinding verder door te trekken tot buiten de 30 km-zone. Men zal dus aan het uiteinde van elke verbinding goede aansluitingen moeten verzekeren, zoals dat vandaag reeds het geval is, bijv. in Aalst en in Ottignies.

Een frequente en betrouwbare GEN-bediening mag dus niet exclusief voorbehouden zijn aan het voorstedelijk gebied en de banlieue tot 30 km rond Brussel.

Ook de cliënteel daarbuiten moet de mogelijkheid krijgen om een bestemming in de voorstedelijke perimeteer te bereiken *zonder verplichte omweg over Brussel*. Dit kan

²⁸ een mislukte operatie, daar de NMBS er niet in geslaagd is van meet af aan aangepast CR-materieel te voorzien noch de aansluitingen in het station Geraardsbergen te behouden

alleen mits een betrouwbare aansluiting in de kopstations van het GEN : Leuven, Mechelen, Dendermonde, Zottegem, Geraardsbergen, Nivelles, Ottignies, enz.

Men mag ook niet vergeten dat er binnen deze perimeter, buiten Brussel zelf, tal van andere interessante bestemmingen zijn (bijv. Vilvoorde en Diegem.) met een aanzienlijk tewerkstellingspotentieel voor de pendelaars die « van verder » komen.

3. BESLUIT

Op basis van wat voorafgaat vraagt het Comité de volgende maatregelen.

1. Voor de CR-treinen

- De aansluitingen in de kopstations (en zelfs onderweg) ⁽²⁹⁾ moeten als *bijkomende prioriteit* toegevoegd worden aan het CityRail-concept.
- Strikte *richtlijnen* moeten worden opgesteld voor de naleving van de aansluitingen, binnen een redelijke tijdspanne, zeker wanneer de aansluitende treinen in elkaars zicht komen (vermijden dat de deuren voor de neus van de reizigers dichtgaan !).
- Naleving van die richtlijnen voor de betrokken treinen in de “kopstations” Dendermonde, Aalst, Denderleeuw, Zottegem, Geraardsbergen, Halle, Braine-l'Alleud, Ottignies en Leuven (waar bijv. de aansluiting tussen de CityRail en de IC A almaar onzekerder wordt).

2. Voor het toekomstige GEN

- De dienstregelingen moeten zodanig worden opgesteld dat er vanuit de rest van het land (IC-, IR-, L- of P-treinen) goede aansluitingen zijn met de GEN-treinen in hun eindstations (zie de voorbeelden hiervoor).
- Men moet er voor zorgen dat minstens één verbinding, zo niet meerdere een **gewaarborgde** aansluiting hebben met het GEN in die stations ⁽³⁰⁾, zeker wanneer het GEN stations bedient met een aanzienlijk potentieel inzake tewerkstelling of woongelegenheid.
- De nodige instrumenten en procedures voorzien om de aansluitingen te doen naleven.

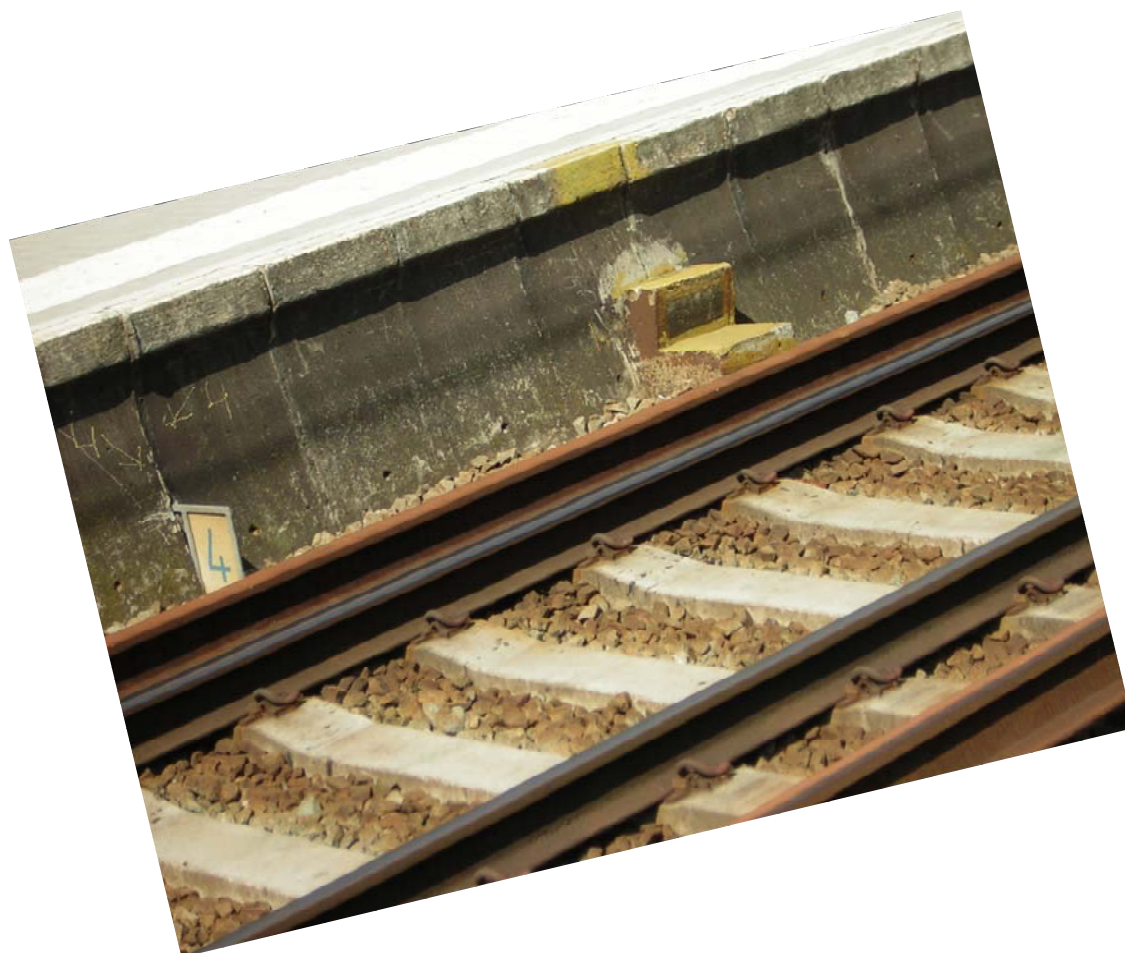
Tenslotte moet men er ook voor zorgen dat de tewerkstellingszones buiten Brussel (Diegem, Vilvoorde, enz.) over goede transversale verbindingen kunnen beschikken die de Noord-Zuidverbinding vermijden, in voorkomend geval via aansluitingen op hetzelfde perron in bepaalde stations, zeker tijdens de piekuren, wanneer (vooral) de Noordelijke Ring rond Brussel zijn verzadigingspunt bereikt heeft.

Dit advies werd unaniem goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 13 december 2005

²⁹ gelet op het feit dat aansluitingen in Brussel moeilijk te garanderen zijn, gezien de veelheid aan mogelijke verbindingen en de problemen van overbelasting in de Noord-Zuidverbinding

³⁰ tijdens de piek kan men ook sommige GEN-diensten verlengen tot buiten de GEN-perimeter van 30 km

...



Bijlagen

...

Bijlage 1 : lijst met alle uitgebrachte adviezen sinds 1996**1996**

96/01	Verhoging van de tarieven goedgekeurd door de Raad van Bestuur op 20 oktober 1995
96/02	Invoering van een treinkaart voor deeltijds werkenden
96/03	Aansluitingen trein/trein – trein/bus en bus/trein
96/04	Eisen inzake comfort voor dieselmotorwagens die binnenkort door de NMBS worden aangekocht

1997

97/01	Problematiek van de aansluitingen tussen treinen en tussen treinen en bussen
97/02	Witboek van de Europese Commissie, een strategie om de spoorwegen in de gemeenschap weer vitaal te maken
97/03	Preadvies bij het tweede beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
97/04	Invoering van een « Pass geldig na 9.00 »
97/05	Invoering van een « Fidelity Card » en een spaaractie
97/06	Beperking van de dienst aan de klanten
97/07	Advies bij het tweede beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
97/08	Nieuw treinaanbod 1998
97/09	Tariefaanpassing binnenlands reizigersverkeer op 01.02.1998

1998

98/01	Infrastructuur op de lijn 163
98/02	Tariefbeleid van de NMBS
98/03	Infrastructuur op buiten dienst gestelde lijnen

1999

99/01	Trein en fiets
99/02	Weergave van de tarieven in het Officiële Spoorboekje
99/03	Afschaffing P-treinen op 29 september 1999
99/04	Heropening spoorbediening Bastogne
99/05	Problemen aan de stationsloketten
99/06	Veiligheid in de stations en de treinen
99/07	Tariefverhoging op 1 februari 2000
99/08	Integrale kwaliteitszorg op 6 regionale lijnen
99/09	Eventuele heropening van 6 regionale lijnen

2000

00/01	Voorstel tot heropening van sommige stations
00/02	Heropening van sommige stations in het weekend
00/03	Heropening van de IJzeren Rijn
00/04	Sluiting en ontmanteling van spoorlijnen
00/05	Ingebruikname van nieuwe dieselmotortreinen
00/06	Grensoverschrijdende spoorverbindingen
00/07	Gratis openbaar vervoer
00/08	Tweede bijvoegsel bij het tweede Beheerscontract
00/09	Gewijzigde weekenddiensten vanaf september
00/10	Nieuw station Zeebrugge
00/11	Liberalisering van het spoorverkeer
00/12	Gewestelijk Expressnet (uittreksels vorige adviezen)
00/13	Voorstel tot opening van 6 spoorlijnen voor reizigersdiensten
00/14	Sluiting van stationsloketten na 22.30 uur
00/15	Basisprincipes Gewestelijk Expressnet
00/16	Korte Afstandstarieven
00/17	Tariefaanpassingen op 1 februari 2001
00/18	Principieel Advies Derde Beheerscontract
00/19	Vergoeding van de klanten bij gebrekkige of niet uitgevoerde dienst

2001

01/01	Bediening van Welkenraedt
01/02	Aanpassingswerken spoorlijn 108 La Louvière-Binche
01/03	Derde Beheerscontract
01/04	Vermindering van het binnenlandse aanbod
01/05	Sluiting van de loketten in het Station Beauraing
01/06	Heropening van de spoorlijn Dinant-Givet
01/07	Voorstedelijke spoordiensten
01/08	De Europese binnengrenzen in conventioneel regionaal spoorverkeer
01/09	Studie over de heropening van 6 regionale lijnen
01/10	NMBS-voorstel tariefaanpassing op 1 januari 2002
01/11	Dienstregeling op 24 en 31 december 2001
01/12	Spoorbediening Spa-Géronstère
01/13	Nieuwe rijtuigen voor het GEN
01/14	Wetsvoorstel « Basismobiliteit op het spoor »
01/15	Grensoverschrijdende biljetten
01/16	Spoorlijncomités
01/17	Reizigersdienst Arlon-Athus-Virton (lijnen 167-165)
01/18	Trein-Tram-Busaansluitingen te Antwerpen
01/19	Aanpassing weekenddienst op lijn 123 Edingen-Geraardsbergen
01/20	Vervoerbewijs voor korte afstanden

2002

02/01	Grensoverschrijdende reizigersdienst Verviers-Aachen
02/02	Afschaffing van weinig bezette treinen
02/03	De Euregiobahn
02/04	Grensoverschrijdende spoordienst Erquelines-Jeumont
02/05	Rokersafdelingen in de treinen
02/06	Aanpassing dienstregelingen op 15 december 2002 (Lijnen 15A – 66 – 132 – 162)
02/07	Het onthaal op de perrons van stations en stopplaatsen
02/08	Stations- en postloketten
02/09	Bediening van Hourpes tijdens het weekend
02/10	(her)Opening van stations
02/11	Dienstregeling in de eindejaarsperiode
02/12	Toekomstige bediening lijn 132 tussen Charleroi en Walcourt
02/13	Grensoverschrijdend tarief naar de grenssteden
02/14	Weekenddienst Brugge-Zeebrugge
02/15	Reactie op het NMBS-antwoord op advies 02/04
02/16	Memorandum aan de nieuwe bestuursorganen van de NMBS
02/17	Toekomstig GEN-materieel
02/18	Bediening van lijn 43 Liege-Rivage-Jemelle
02/19	Bediening van lijn 15a Hasselt-Beringen-Mol
02/20	Spoordiensten tussen België en Duitsland
02/21	De toekomst van het reizigersverkeer per spoor
02/22	Heropening van het station Ligne – een voorbeeld om na te volgen
02/23	Bediening van lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs

2003

03/01	Spoordiensten in de eindejaarsperiode
03/02	Memorandum nieuwe regering
03/03	Heropening van het station Evergem (lijn 58)
03/04	Voorziene afschaffing nachttreinen van alle nachttreinen
03/05	Problemen in verband met het gebruik van de Key-card
03/06	Reactie op het NMBS-ondernemingsplan “Move 2007”
03/07	Vereenvoudiging van de tarieven (principiële standpunt)
03/08	Heropening van het station Comblain-Au-Pont
03/09	Herschikking van de 1ste klasrijtuigen op de IC A
03/10	Vereenvoudiging van de tarieven (vervolg)
03/11	Het spoorboekje
03/12	Sluiting van stationsloketten
03/13	Het aanbod (transportplan) - principiële advies)
03/14	Onthaal op het perron van het station Gastuche
03/15	Onthaal op het perron van het station Olen
03/16	Onthaal op het perron van het station Havré
03/17	Onthaal op het perron van het station Terhaegen
03/18	de Euregiobahn
03/19	Na het spoorboekje... Betere info voor alle klanten

2004

04/01	De toekomst van het spoor in Bastogne
04/02	Bewegwijzering in en rond de stations
04/03	Het Euregio-Ticket
04/04	De AIXpress Liège-Aachen -aanbod en tarief
04/05	Onthaal op de perrons van het station Trooz
04/06	Onthaal op het perron van het station Vichte
04/07	Onthaal op het perron van het station Beauraing
04/08	Onthaal op het perron van Zeebrugge-Strand
04/09	Lijn 26 - ooit bedreigd met sluiting en toch succesvol
04/10	Waarom schrapt de NMBS zwakke stopplaatsen?
04/11	3de bijvoegsel aan het tweede beheerscontract
04/12	Onthaal op de perrons van het station Engis
04/13	Onthaal op de perrons van het station Landelies
04/14	Onthaal op de perrons van het station Wezemaal
04/15	Onthaal op de perrons van het station Brugge St Pieters
04/16	Stationsparkings
04/17	Tariefvereenvoudiging - tweede luik
04/18	4e bijvoegsel aan het tweede beheerscontract
04/19	Cityrail
04/20	Bewegwijzering in en rond de stations (2de advies)
04/21	(her)opening van 3 stations
04/22	Projet de fermeture de 2 gares sur la ligne 130 : Le Campinaire et Ham-s-Sambre
04/23	Accueil sur les Quais en gare de Farciennes
04/24	Onthaal op het perron van Tielen
04/25	Desserte ferroviaire du Sud Luxembourg
04/26	Betrokkenheid van het Comité in het Beheerscontract
04/27	Brochure horaire de Liège-Guilleminss
04/28	Veiligheid op de perrons
04/29	Basisfrequentie voor 2006
04/30	Onthaal op de perrons van het station Diepenbeek
04/31	Accueil sur les quais en gare de Poix-Saint Hubert
04/32	Problemen aan de stationsloketten
04/33	Aansluitingen
04/34	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Noorderdokken
04/35	Onthaal op de perrons van het station Meiser
04/36	Onthaal op de perrons van het station Linkebeek
04/37	Onthaal op de perrons van het station Zandbergen
04/38	5e bijvoegsel aan het tweede beheerscontract (voorlopig advies)

2005

05/01	Light Rail - principieel advies
05/02	Brochure "horaires" au départ de Namur
05/03	Onthaal op de perrons van het station Landegem
05/04	Accueil sur les quais en gare de Court Saint Etienne
05/05	Sluiting van stationsloketten - 2de advies
05/06	Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises
05/07	Brochure "dienstregelingen" bij vertrek uit Dendermonde
05/08	Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS-groep?
05/09	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Zuid
05/10	Accueil sur les quais en gare de Paliseul
05/11	Soorten P-treinen
05/12	Trains L sur la ligne 162
05/13	Réouverture de la gare de Cuesmes
05/14	Opvolging van de adviezen van het Comité
05/15	Aan het Comité te leveren informatie
05/16	Accueil sur le quai en gare de Coo
05/17	Onthaal op de perrons van het station Bordet
05/18	Afschaffing van de 1ste klas?
05/19	Opnieuw sneeuwtreinen - een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?
05/20	Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005
05/21	Onthaal op de perrons van het station Buizingen
05/22	Accueil sur le quai en gare de Lodelinsart
05/23	Onthaal op de perrons van het station Schoonaarde
05/24	Spoor of toeristisch pad?
05/25	Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons
05/26	Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)
05/27	Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
05/28	Beheerscontract tussen de Staat en INFRABEL
05/29	Onthaal op het perron van het station Overpelt
05/30	Accueil sur les quais en gare de St Denis Bovesse
05/31	Accueil sur le quai en gare de Boussu
05/32	Onthaal op de perrons van het station Weerde
05/33	Tweede evaluatie van het onthaal in de stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand
05/34	De dienst "Trein + Fiets"
05/35	De indeling van stations in categorieën
05/36	Fermeture de la gare du Campinaire
05/37	Accueil sur les quais en gare d'Aye
05/38	Onthaal op het perron van het station Koksijde
05/39	Het onthaal op de perrons in "Revalor"
05/40	Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises
05/41	De Cityrail-aansluitingen

...

Bijlage 2 : thematisch overzicht uitgebrachte adviezen sinds 1996

Dienstregelingen (41)

96/03 - 97/06 - 97/08 - 99/03 - 99/08 - 00/06 - 00/09 - 00/12 - 00/15 - 01/01 - 01/03 - 01/04 - 01/07 - 01/11 - 01/14 - 01/17 - 01/19 - 02/01 - 02/02 - 02/04 - 02/06 - 02/11 - 02/12 - 02/18 - 02/19 - 02/20 - 02/22 - 02/23 - 03/01 - 03/13 - 03/18 - 04/09 - 04/25 - 04/27 - 04/30 - 04/33 - 05/2 - 05/7 - 05/11 - 05/12 - 05/20 - 05/41

Service & Comfort (43)

96/04 - 97/01 - 97/03 - 97/06 - 97/07 - 99/06 - 99/08 - 00/05 - 00/12 - 00/14 - 00/15 - 00/19 - 01/03 - 01/05 - 01/13 - 01/18 - 02/04 - 02/05 - 02/07 - 02/08 - 02/21 - 03/09 - 03/11 - 03/12 - 03/14 - 03/15 - 03/16 - 03/17 - 03/19 - 04/02 - 04/10 - 04/16 - 04/19 - 04/20 - 04/21 - 04/28 - 04/32 - 04/38 - 05/01 - 05/05 - 05/18 - 05/25 - 05/34 - 05/39

Tarieven (32)

96/01 - 96/02 - 97/03 - 97/04 - 97/05 - 97/07 - 97/09 - 98/02 - 99/01 - 99/02 - 99/07 - 00/06 - 00/07 - 00/16 - 00/17 - 00/19 - 01/03 - 01/10 - 01/15 - 01/20 - 02/03 - 02/04 - 02/13 - 02/20 - 03/05 - 03/07 - 03/10 - 04/03 - 04/04 - 04/11 - 04/17 - 04/18

Stations (81)

97/01 - 97/03 - 97/07 - 97/08 - 99/01 - 99/04 - 99/05 - 99/06 - 99/08 - 99/09 - 00/01 - 00/02 - 00/10 - 00/12 - 00/15 - 01/01 - 01/03 - 01/05 - 01/07 - 01/14 - 01/17 - 01/18 - 02/06 - 02/08 - 02/09 - 02/10 - 02/12 - 02/14 - 02/18 - 02/19 - 02/22 - 02/23 - 03/03 - 03/08 - 03/12 - 03/14 - 03/15 - 03/16 - 03/17 - 04/01 - 04/05 - 04/06 - 04/07 - 04/08 - 04/12 - 04/13 - 04/14 - 04/15 - 04/16 - 04/21 - 04/22 - 04/23 - 04/24 - 04/28 - 04/30 - 04/31 - 04/34 - 04/35 - 04/36 - 04/37 - 05/03 - 05/04 - 05/05 - 05/09 - 05/10 - 05/13 - 05/16 - 05/17 - 05/21 - 05/22 - 05/23 - 05/25 - 05/29 - 05/30 - 05/31 - 05/32 - 05/33 - 05/35 - 05/36 - 05/37 - 05/38 - 05/39

Spoornet & lijnen (43)

97/06 - 97/07 - 97/08 - 98/01 - 98/03 - 99/04 - 99/08 - 99/09 - 00/03 - 00/04 - 00/06 - 00/12 - 00/13 - 00/15 - 00/18 - 01/02 - 01/03 - 01/06 - 01/09 - 01/12 - 01/17 - 02/01 - 02/03 - 02/04 - 02/12 - 02/14 - 02/16 - 02/18 - 02/19 - 02/20 - 02/21 - 02/23 - 03/18 - 04/01 - 04/09 - 04/19 - 04/21 - 04/22 - 04/25 - 05/06 - 05/13 - 05/24 - 05/26

Grensoverschrijdend (25)

**00/03 - 00/04 - 00/06 - 00/13 - 00/13 - 00/16 - 01/01 - 01/06 -
01/08 - 01/15 - 01/17 - 02/01 - 02/03 - 02/04 - 02/13 - 02/15 - 02/16 -
02/20 - 03/04 - 03/18 - 04/03 - 04/04 - 04/25 - 05/19 - 05/26**

GEN (6)

00/12 - 00/15 - 01/13 - 01/20 - 02/16 - 02/17

Materieel (6)

96/04 - 97/07 - 99/01 - 99/06 - 99/08 - 01/13 - 04/38

Goederenvervoer (15)

**97/02 - 00/03 - 00/04 - 00/06 - 00/11 - 00/13 - 00/18 - 01/02 - 01/03
- 01/06 - 01/08 - 02/16 - 05/06 - 05/26 - 05/40**

Fietsen (10)

**98/02 - 99/01 - 00/05 - 00/12 - 00/15 - 00/16 - 00/17 - 01/03 - 01/10
- 05/34**

Mobiliteitsbeleid (33)

**97/02 - 97/03 - 97/07 - 00/08 - 00/11 - 00/18 - 01/03 - 01/06 - 01/07
- 01/08 - 01/11 - 01/12 - 01/14 - 01/17 - 02/02 - 02/03 - 02/14 - 02/16 -
02/21 - 02/22 - 03/02 - 03/06 - 04/09 - 04/10 - 04/11 - 04/18 - 04/21
- 04/33 - 04/38 - 05/08 - 05/19 - 05/24 - 05/27 - 05/28**

Inspraak gebruikers (9)

**01/03 - 01/09 - 01/16 - 02/15 - 02/16 - 04/26 - 05/08 - 05/14 -
05/15 -**

Bijlage 3 : lijst van de leden van het Comité▪ **10 leden die de treingebruikers vertegenwoordigen**

één voor de personen met een beperkte mobiliteit

effectief lid		vervanger	
naam	organisatie	naam	organisatie
S. Vanhoutte	NHR Personen met een Handicap		CSN des Personnes Handicapées

één voor de fietsers

naam	organisatie	naam	organisatie
P. D'Haese	Fietsersbond vzw	L. Dumont	GRACQ asbl

één voor de jongeren

naam	organisatie	naam	organisatie
P.J. Van De Velde	Vlaamse jeugdraad	B. Van De Perre	CJEF

één voor de senioren

naam	organisatie	naam	organisatie
E. Balcaen	Conf. Pens. Soc.	E. Bert	Un. Chrét. Pension.

twee voor de gezinnen

naam	organisatie	naam	organisatie
J. Pistrat	Ligue familles asbl	J. Rosenoer	Ligue familles asbl
A. Isebaert	Gezinsbond vzw	A. De Boeck	Gezinsbond vzw

vier voor de gebruikersorganisaties

naam	organisatie	naam	organisatie
R. Patinet	ACTP asbl	D. Bastin	ACTP asbl
A. Hendrickx	GEBOV-GUTIB asbl	P. Havelange	GUTIB-GEBOV asbl
A. Anckaer	TEST ACHATS asbl	S. Dochy	TEST ACHATS asbl
P. Janssens	BTTB vzw	F. Verhees	BTTB vzw

▪ **4 leden die de economische actoren vertegenwoordigen**

twee voor de kleine en middelgrote ondernemingen

naam	organisatie	naam	organisatie
P. Vanhecke	UNIZO - PME	M. Vancompernelle	UNIZO - PME
C. Bergers	FBAA	E. Reniers	FBAA

twee voor de zelfstandigen

naam	organisatie	naam	organisatie
C. Maheux	FEB - VBO	H. Delsaux	FEB - VBO
D. Du Tre	AGORIA	J. Renneboog	AGORIA

▪ **2 leden die de vervoerssector vertegenwoordigen**

één voor de zeehavens

effectief lid		vervanger	
naam	organisatie	naam	organisatie
J. Blomme	Port of Antwerp	E.L. Bertrand	Port de Liège

één voor de wegvervoerders

naam	organisatie	naam	organisatie
F. Fonteyn	SAV	L. Buekers	FEBETRA

- **2 leden die de industriële gebruikers vertegenwoordigen**

naam	organisatie	naam	organisatie
D. Werion	ARCELOR	P. Sterck	TDM
	UIRR		UIRR

- **3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen en die zetelen in de Nationale Arbeidsraad**

naam	organisatie	naam	organisatie
J. Joie	VSOA	I. Dekelper	CGSLB
	CGSP	C. Wils	ACOD
M. Bovy	ACV TRANSCOM	K. Verwimp	ACV TRANSCOM

- **1 lid aangewezen door de Federale Overheid**

naam	organisatie	naam	organisatie
M. Van Aken	FOD BZ&BH	F. Borrenbergen	FOD PERS & ORG

- **1 lid aangewezen door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest**

naam	organisatie	naam	organisatie
JM Reniers	AVCBruxelles	A. Godeau	AVCBruxelles

- **1 lid aangewezen door "L'Union des Villes et Communes de Wallonie"**

naam	organisatie	naam	organisatie
T. De Schutter	UVCWallonie	<i>M. Lambert</i>	UVCWallonie

- **1 lid aangewezen door de "Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten"**

naam	organisatie	naam	organisatie
K. Brouwers	VVSG	L. Pierco	VVSG

- **1 lid dat de milieuverenigingen vertegenwoordigt**

naam	organisatie	naam	organisatie
F. Dumont	KOMIMO vzw	V. Paternostre	Inter- environnement - Wallonie asbl

italic : deze leden wachten nog op een officiële benoeming bij MB

Bijlage 4 : contact met het Raadgevend Comité

Met het Koninklijk Besluit van 4 juni 2002 werd het **secretariaat** van het Raadgevend Comité toevertrouwd aan de NMBS en meer bepaald aan het

Secretariaat van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS
Algemeen Secretariaat – H-P&E.001, sectie 99/4
Frankrijkstraat 58
1060 Brussel
Telefoon : 02/525.30.35 - Fax : 02/525.40.91

Het secretariaat wordt waargenomen door :

Yvette WEILER (dienstleider)
Claude DEBONNET
Roland VAN BRUWAENE

Alle briefwisseling wordt via deze dienst behandeld.

de stafmedewerker :

Dirk DE ROECK

Hij is halftijds actief in de **lokalen** die aan het Comité toegewezen werden en die gesitueerd zijn :

Koloniënstraat 2
1000 Brussel
Telefoon : 02/525.27.80 - Fax : 02/525.37.13
e-mail : comit@b-rail.be

De leden van het **Uitvoerend Bureau** van het Raadgevend Comité zijn momenteel :

Philippe JANSSENS, voorzitter (phjanssens@skynet.be)
James PISTRAL, ondervoorzitter (ccu.jamespistral@skynet.be)
Ann ISEBAERT (annisebaert@hotmail.com)
Francis VERHEES (fverhees@tiscali.be)