Stiptheid op het Belgische netwerk

Infrabel coördineert en houdt nauwkeurig het treinverkeer in het oog. Dus registreert en inventariseert ze alle vertragingen die op het netwerk gebeuren. De stiptheidsresultaten worden driemaandelijks gepubliceerd.

- algemene informatie: uitleg over de verschillende actoren die een rol spelen bij de stiptheid van de treinen, de indeling van de vertragingen, hoe de stiptheidsmetingen precies uitgevoerd zijn.
- Actieplan: overzicht van de maatregelen die Infrabel neemt om de stiptheid te verbeteren.
- Stiptheidsresultaten laatste trimester: algemene resultaten voor het hele netwerk, maar ook gedetailleerde resultaten volgens de tijdstip, de locatie, enz.
- Vroegere resultaten: statistieken van de vorige trimesters / jaren.

Algemene informatie

DE STIPTHEIDSMETING

Hoe zijn de treinvertragingen vastgesteld?

Infrabel coördineert en houdt nauwkeurig het treinverkeer in het oog via Traffic Control (een soort verkeerstoren) en haar seinhuizen die over het hele netwerk zijn verspreid. Infrabel geeft de toelating aan de trein om het station te verlaten, zij bedient de seinen en wissels op het traject, enz. Dankzij detectoren die in het spoor zijn geplaatst, ontdekt zij onmiddellijk als een trein vertraging oploopt op de voorziene dienstregeling

Hoe worden de statistieken opgesteld?

Om de stiptheidcijfers van het verkeer op het netwerk op te stellen, telt Infrabel alle vertragingen van meer dan 5 minuten - het gaat om een internationale norm. Zij geeft eveneens de oorsprong van elk van deze vertragingen aan en wie ervoor verantwoordelijk is: Infrabel zelf, een spoorwegbedrijf of derden (meer info over de actoren).

Infrabel inventariseert echter wel afzonderlijk alle afgeschafte treinen (met andere woorden, de treinen die niet vertrokken zijn of die werden beperkt tot een gedeelte van hun reisweg) en de reden van hun afschaffing (meer info over de treinafschaffingen).

Wat stelt het globale stiptheidscijfer voor?

Het globale stiptheidscijfer dat Infrabel publiceert geeft het percentage treinen aan die ofwel op tijd, ofwel met maximum 5 minuten vertraging zijn aangekomen op hun bestemming.

Sinds 2008 worden de stiptheidscijfers op twee manieren gewogen. Er wordt voortaan rekening gehouden met het aantal reizigers aan boord van de treinen: de vertraging van een volle trein in de spits weegt bijvoorbeeld zwaarder door dan die van een minder volle trein in de daluren.

Daarnaast worden de vertragingen ook gewogen door niet enkel de stiptheid van de treinen bij bestemming in rekening te brengen, maar ook de stiptheid over hun hele traject te meten. Zo wordt ook rekening gehouden met de onderweg opgelopen vertraging, zelfs indien de trein erin slaagt om die vertraging nadien weg te werken en op tijd aan te komen op zijn bestemming.

Wat is neutralisatie?

Als staatsbedrijf sluit Infrabel een beleidscontract af met de federale Staat, die haar op haar verplichtingen wijst. Volgens dit contract moet Infrabel, naast het algemene stiptheidscijfer, ook een stiptheidscijfer geven die geen rekening houdt met de vertragingen veroorzaakt door externe redenen en grote investeringswerken (GEN, enz.). Deze vertragingen, niet ten laste van Infrabel of van de spoorwegondernemingen, worden “geneutraliseerd”, omdat ze deze - in het kader van hun opdrachten - onmogelijk kunnen beheersen.

Het stiptheidscijfer “met neutralisatie” is dus niet bestemd om de waarnemingen van de reizigers weer te geven, maar is een hulpmiddel voor Infrabel en de operatoren om hun eigen balans op te maken. Om een goed algemeen beeld te krijgen van de globale stiptheid, ongeacht de oorzaken, kan men dan ook best het stiptheidscijfer “zonder neutralisatie” bekijken.

DE STIPTHEIDSACTOREN

Verschillende actoren spelen een rol in de stiptheid van de treinen. Het gaat voornamelijk om de spoornetbeheerder, de spoorwegbedrijven en derden.

De spoornetbeheerder

Infrabel is het onafhankelijke bedrijf dat instaat voor het beheer van de Belgische spoorweginfrastructuur en voor de coördinatie van het treinverkeer. Om die reden registreert en inventariseert zij alle vertragingen die op het netwerk voorkomen. Zij bepaalt eveneens de verantwoordelijkheid in deze vertragingen. In overleg met de verschillende actoren betrokken bij de regelmaat van het treinverkeer, publiceert zij dus regelmatig de stiptheidstatistieken.

De spoorwegondernemingen

De spoorwegondernemingen zijn de maatschappijen die de toelating hebben gekregen om personen of goederen te vervoeren op het Belgische spoornet. Momenteel zijn er 8:

- De voornaamste operator: de NMBS is de voornaamste klant van Infrabel. Zij is ook de enige die personen vervoert.
- De andere operatoren: de 7 andere klanten van Infrabel vervoeren enkel goederen. Het gaat om DLC, SNCF Fret, Rail4Chem, Trainsport, ERS Railways, ATCS en CFL.

De derden

De derden zijn de personen, instellingen of gebeurtenissen extern aan de bedrijven die het netwerk gebruiken, maar die een impact hebben op de stiptheid. Het gaat onder andere om:

- bedrijven actief op de netwerken van de buurlanden
- weersomstandigheden
- personen die de goede werking van de infrastructuur of het rollende materieel aantasten (vandalisme, enz).

WAAROM WORDEN TREINEN AFGESCHAFT

Het aantal en het percentage afgeschafte treinen wordt vermeld in de stiptheidscijfers. Het gaat zowel om volledig afgeschafte treinen (de trein vertrekt niet), als om gedeeltelijk afgeschafte treinen (de trein stopt na één of meerdere stations te hebben aangedaan).

Treinen kunnen voornamelijk om twee redenen afgeschaft worden:

- Een *reactie* op een probleem: men laat de trein bij voorbeeld niet vertrekken omdat het treinmaterieel defect is en men het ter plaatse niet onmiddellijk kan vervangen. Of nog omdat er op de lijn een belangrijk ongeluk gebeurd is er geen normaal verkeer kan rijden.

- Een *voorzorgsmaatregel*: een trein die heen en terug moet rijden heeft bij voorbeeld vertraging. Hij rijdt dus niet tot aan het laatste station, maar vat meteen de terugreis aan om dan wel op tijd te zijn, aangezien er daar meer reizigers de trein willen nemen. Dit zorgt er ook voor dat de andere treinen geen vertraging oplopen.

Het actieplan van Infrabel voor meer stiptheid

Om de stiptheid op haar netwerk te verbeteren, neemt Infrabel momenteel een hele serie maatregelen. Deze acties streven ernaar om storingen en incidenten op het netwerk te voorkomen, de gevolgen ervan te beperken en om de informatieverstrekking aan de spoorgebruikers te versterken.

Een groot aantal héél concrete maatregelen worden getroffen waaronder:

- Een nog grotere betrokkenheid en waakzaamheid bij het Infrabel-personeel op het terrein en in de stations;
- Bijkomende investeringen op het gebied van opleiding en sensibilisering van het Infrabel-personeel met betrekking tot stiptheid;
- De prioritaire vernieuwing van de cruciale spoorinstallaties voor het behoud van de stiptheid van het verkeer;
- De optimalisatie van de dagelijkse organisatie dankzij onder andere de oprichting van 22 technische interventieploegen die bij problemen op het netwerk onmiddellijk in actie komen;
- De voortzetting van de versterkte samenwerking met de NMBS en de NMBS-Holding om respectievelijk de service aan de reizigers en de veiligheid in en rond de stations te verbeteren;
- De aanpassing van de informatiemiddelen voor een precieze en snelle communicatie aan de spoorgebruikers.

Laatste resultaten

1. ALGEMENE RESULTATEN

- Globale stiptheid op het netwerk
- Aantal verzekerde aansluitingen
- Stiptheid volgens het treintype (IC, IR, L…)
- Aantal en percentage afgeschafte treinen
- Verantwoordelijken voor de vertragingen en treinafschaffingen
- Overzicht van de belangrijkste vertragingsoorzaken

Globale stiptheid van het reizigersverkeer

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	3de trimester 2007	3de trimester 2008
Vóór neutralisering*	91,4 %	91,9 %
Na neutralisering*	95,2 %	95,5 %
Rekening houdend met het aantal reizigers	-	91,1 %
Gemeten over het hele treintraject	-	93,0 %

Om een goed algemeen beeld te krijgen van de globale stiptheid, ongeacht de oorzaken, kan men best het stiptheidscijfer "zonder neutralisatie" bekijken. De neutralisatie betekent dat er geen rekening gehouden wordt met de vertragingen die te wijten zijn aan externe oorzaken en aan grote investeringswerken (GEN, enz). (meer info).

Met het stiptheidscijfer dat "gewogen wordt op basis van het aantal reizigers" weegt de vertraging van een trein met veel reizigers zwaarder door dan de vertraging van een minder volle trein.

De stiptheid wordt ook "over het hele traject gemeten": er wordt niet alleen rekening gehouden met de vertragingen van de treinen bij hun aankomst op bestemming, maar ook over de loop van het hele traject (meer info).

Aantal verzekerde aansluitingen

	3de trimester 2007	3de trimester 2008
Antwerpen-Centraal	-	90,8 %
Brugge	-	94,4 %
Charleroi-Zuid	-	88,8 %
Gent-Sint-Pieters	-	93,9 %
Leuven	-	91,8 %
Luik-Guillemins	-	83,5 %
Mechelen	-	91,6 %
Bergen	-	91,3 %

Namen	-	88,1 %
Zottegem	-	93,1 %
Totaal	-	91,2 %

In de 10 voornaamste overstapstations van het land volgt Infrabel op hoeveel voorziene aansluitingen (met een overstaptijd van minimum 4 minuten en maximum 20 minuten) er effectief gehaald worden.

Stiptheid volgens treintype

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	3de trimester 2007	3de trimester 2008
IC Treinen	86,9 %	87,8 %
IR Treinen	90,1 %	91,2 %
L Treinen (CityRails inbegrepen)	93,4 %	93,9 %
P Treinen	91,6 %	90,8 %

Afgeschafte treinen

	3de trimester 2007	3de trimester 2008
Aantal afgeschafte treinen	2435	3027
Percentage van de totale treinen	0,8 %	0,9 %

Afgeschafte treinen (niet vertrokken of beperkt tot een gedeelte van hun reisweg) worden niet in de globale stiptheidscijfers opgenomen maar worden apart geteld, samen met de reden van hun afschaffing. (meer info)

Verantwoordelijken voor de vertragingen en de afgeschafte treinen

	3de trimester 2008	
	Vertragingen	Afschaffingen
NMBS	46,1 %	52,9 %
Derden	34,4 %	34,5 %
Infrabel	18,7 %	12,4 %
NMBS-Holding	0,7 %	0,1 %
Andere operatoren	0,1 %	0,1 %

Verschillende actoren spelen een rol bij de stiptheid van de treinen. Het gaat voornamelijk om de spooornetbeheerder (Infrabel), de operatoren (zoals NMBS) en derden. (meer info)

Overzicht van de belangrijkste vertragingsoorzaken

- Schade aan rollend materieel;
- Schade aan de infrastructuur / seininrichting;
- Incidenten op buitenlandse netwerken;
- Diefstal van kabels;
- Vandalisme.

2. GEDETAILLEERDE CIJFERS VOLGENS DE LOCATIE

- Globale stiptheid van 10 grote lijnen bij aankomst in Brussel
- Stiptheid van 8 grote verbindingen
- Stiptheid bij aankomst in 8 grote stations buiten Brussel

Globale stiptheid van 10 grote lijnen bij aankomst in Brussel

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	3de trimester 2007	3de trimester 2008
L 25 Antwerpen - Brussel	88,9 %	90,8 %
L 36 Luik - Brussel	94,8 %	93,2 %
L 50a Oostende - Brussel	85,8 %	93,8 %
L 50 Gent - Brussel	96,1 %	92,9 %
L 60 Denderrmonde - Brussel	95,6 %	94,2 %
L 89 Kortrijk - Brussel	95,1 %	97,0 %
L 94 Doornik - Brussel	95,5 %	94,2 %
L 96 Bergen - Brussel	97,2 %	95,2 %
L 124 Charleroi - Brussel	90,0 %	93,9 %
L 161 Namen - Brussel	89,3 %	94,5 %

Stiptheid van 8 grote verbindingen

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	3de trimester 2007	3de trimester 2008
IC A Oostende - Eupen	-	83,6 %
IC B Amsterdam - Brussel-Zuid	-	82,0 %
IC C Antwerpen – Kortrijk	-	86,7 %
IC D Herstal – Doornik	-	77,6 %
IC E Knokke / Blankenberge – Hasselt / Tongeren	-	82,5 %

IC H Moeskroen – Schaarbeek	-	88,9 %
IC I Antwerpen/Brussel-Noord – Charleroi-Zuid	-	89,3 %
IC J Brussel-Zuid – Luxemburg	-	87,1 %

Stiptheid bij aankomst in 8 grote stations buiten Brussel

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	3de trimestre 2007	3de trimester 2008
Antwerpen-Centraal	-	94,2 %
Charleroi-Zuid	-	89,6 %
Denderleeuw	-	95,4 %
Gent-Sint-Pieters	-	93,8 %
Leuven	-	92,9 %
Luik-Guillemins	-	89,5 %
Namen	-	89,4 %
Ottignies	-	93,0 %

3. GEDETAILLEERDE CIJFERS VOLGENS DE TIJDSTIP

- Stiptheid op het net in de piekuren / daluren / de weekends
- Stiptheid van 10 grote lijnen bij aankomst in Brussel in de piekuren / daluren / de weekends
- Stiptheid volgens het treintype (IC, IR, L…) in de piekuren / daluren / de weekends

Stiptheid van het reizigersverkeer in piekuren, daluren en weekends

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

		3de trimester 2007	3de trimester 2008
Spitsuren	Ochtendspits	91,9 %	92,3 %
	Avondspits	89,6 %	88,9 %
Daluren		91,9 %	92,7 %
Weekends			92,6 %

Stiptheid van 10 grote lijnen bij aankomst in Brussel, in piekuren, daluren en weekends

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	3de trimester 2008			
	Ochtendspit	Avondspits	Daluren	Weekends

	s			
L 25 Antwerpen - Brussel	90,6 %	89,0 %	91,4 %	91,2 %
L 36 Luik – Brussel	91,1 %	92,1 %	94,4 %	94,2 %
L 50a Oostende - Brussel	93,4 %	91,8 %	93,9 %	95,3 %
L 50 Gent - Brussel	89,7 %	92,5 %	97,2 %	90,9 %
L 60 Denderrmonde - Brussel	90,3 %	89,3 %	97,5 %	96,9 %
L 89 Kortrijk - Brussel	96,1 %	96,2 %	97,9 %	97,5 %
L 94 Doornik - Brussel	92,1 %	94,3 %	96,9 %	87,2 %
L 96 Bergen - Brussel	91,5 %	95,3 %	97,3 %	95,1 %
L 124 Charleroi - Brussel	90,9 %	93,2 %	95,3 %	95,7 %
L 161 Namen - Brussel	90,8 %	95,2 %	96,0 %	94,8 %

Stiptheid volgens treintype in piekuren, daluren en weekends

Stipte treinen of met een vertraging van maximum 5 minuten

	2de trimester 2008			
	Ochtendspits	Avondspits	Daluren	Weekends
IC Treinen	90,4 %	83,7 %	89,0 %	86,7 %
IR Treinen	91,3 %	87,7 %	90,1 %	94,9 %
L Treinen (CityRails inbegrepen)	93,7 %	91,2 %	94,8 %	94,5 %
P Treinen	92,3 %	88,7 %	93,7 %	90,5 %