B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Vernieuwd treinaanbod 1998

Vanaf de zomerdienst 1998, die van start gaat op 24 mei 1998, wordt het treinaanbod diepgaand gewijzigd.

De dienstregeling zelf blijft wel gecadanceerd en de treinen blijven onderverdeeld in de categorieën IC, IR, L (lokaal) en P (piekuur).
Aan een groot aantal verbindingen verandert er ook niets, maar een aantal andere zijn nieuw. Algemeen geldt wel dat aan de dienstregeling van bijna alle treinen wordt gesleuteld.

Bij deze vernieuwing van het aanbod wordt maximaal rekening gehouden met de evolutie van de verplaatsingsbehoeften van de bevolking. Daarom mikt het nieuwe aanbod in de eerste plaats op een dienst die zo goed mogelijk beantwoordt aan de verplaatsingsbehoeften en de verwachtingen op het vlak van comfort van de huidige en potentiële klanten.

De fundamentele doelstelling van het nieuwe treinaanbod is het treingebruik bevorderen. Het spoorvervoer beschikt immers over een aantal kenmerken en troeven waardoor het gunstig kan bijdragen tot de oplossing van de mobiliteitsproblemen, tegelijkertijd met een voelbare verbetering van het respect voor het leefmilieu.
De vraag naar vervoer zal in de nabije toekomst globaal stijgen met 35% tegen het jaar 2005, onder andere omwille van verdere versnippering tussen woon- en werklocaties. De NMBS heeft echter geen vat op diverse parameters die deze evolutie in de hand werken, zoals de ruimtelijke ordening, de brandstofkosten, enz. Het is dan ook een noodzaak dat de NMBS zich in de eerste plaats toelegt op de verplaatsingen waarvoor het een volwaardig alternatief vormt in vergelijking met de concurrerende vervoersmodi. In dit opzicht valt op dat de groei van het verkeer op bepaalde plaatsen en tijdstippen niet meer kan worden verwerkt, in het bijzonder in en naar de stedelijke centra. De NMBS stations in de grote steden bieden hier een concurrentieel alternatief.

Op basis van deze ontwikkelingen bevat het nieuwe aanbod meer rechtstreekse en frequente verbindingen met Brussel.
Om dezelfde reden worden er op weekdagen bijkomende gecadanceerde treinen geprogrammeerd tijdens de brede ochtend- en avondspits op vier assen die in Brussel samenkomen.

Globaal genomen wordt het aanbod met ongeveer 5% uitgebreid. Dit gebeurt zonder belangrijke bijkomende kosten, dank zij een optimalisering van de interne organisatie van de treindienst en een doorgedreven aanpassing van het aanbod aan de vraag.

Er wordt ook maximaal profijt gehaald uit het nieuwe treinmaterieel, modern en zeer comfortabel dat stilaan meer en meer beschikbaar wordt.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

In het kader van het plan STAR 21 en de hogesnelheidsverbindingen zijn belangrijke infrastructuurwerken aan de gang of gepland. Deze investeringen zullen het binnenlandse treinaanbod fundamenteel kunnen wijzigen vanaf 2005. Ondertussen zullen deze werken het treinverkeer sterk beïnvloeden. Daarom houden de dienstregelingen van het nieuwe treinaanbod 1998 rekening met de belangrijkste werven.

Er is ook gezocht naar een optimale aansluiting tussen de binnenlandse treinen en de verschillende hst's die vanaf 14 december 1997 op de hogesnelheidslijn Brussel - Franse grens rijden. Een maximale integratie van het treinaanbod is aangewezen en dat wordt er ook aantrekkelijker door.

Van belang is tenslotte dat het aanbod niet star is. Bij de uitwerking van het plan werd rekening gehouden met het feit dat vele reizigers in meer of mindere mate hun verplaatsingsgewoontes moeten aanpassen. Er zijn echter aanpassingen mogelijk als zou blijken dat sommige keuzes moeilijk te verwezenlijken zijn of problemen scheppen. Er kunnen ook onvoorspelbare verschuivingen optreden. Daarom zal in de beginfase het plan nauwgezet worden opgevolgd. Wanneer dit nodig zou blijken zullen maatregelen worden genomen om bij te sturen.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Een doorgedreven vernieuwing

Relatief beperkte aanpassingen aan de dienst kunnen worden doorgevoerd ter gelegenheid van de jaarlijkse of soms half-jaarlijkse wijzigingen van de dienstregeling. Dit gebeurt voor eerder punctuele veranderingen van de bestaande treindienst, bij voorbeeld ten gevolge van verbeteringen van de infrastructuur, bijkomende haltes, het in dienst nemen van hoogwaardiger treinmaterieel op een bepaalde verbinding, enz.

Voor omvangrijkere aanpassingen die om verschillende redenen meerdere lijnen betreft en de zowel verbinding als de dienstregeling beïnvloedt, wordt een langere studiefase ingebouwd. De gevolgen van zulke veranderingen zijn immers veelvuldig, enerzijds voor de klanten en hun gewoontes, anderzijds voor de interne organisatie van de treindienst.
De geplande aanpassing in 1998 is inderdaad omvangrijk. Het gaat als het ware om een volledige vernieuwing van het treinaanbod. Er ging dan ook reeds een grondige studie vooraf aan de invoering.

Voor die invoering van het nieuwe treinaanbod is gekozen voor de zomerdienst 1998 - met ingang op zondag 24 mei 1998-. Een reeks elementen hadden een invloed op deze keuze:

- Op dit ogenblik zal een groot deel van het nieuwe, zeer comfortabele, treinmaterieel bestemd voor het binnenlandse treinverkeer zijn geleverd;
- Een aantal grote infrastructuurwerken zijn aan de gang of staan op stapel, met invloed op de rittijden van de treinen die voorbij de werfzones rijden. Het gaat hier vnl. om de werkzaamheden in de volgende zones:
  - Brussel - Halle- Lembeek;
  - Brussel-Noord - Machelen - Leuven;
  - Bierset - Ans - Luik;
  - Antwerpen (omvorming van het station en ondertunneling van de stad);
  - Luik (nieuw station).
- Op 14 december 1997 wordt de hogesnelheidslijn tussen Brussel en de Franse grens in dienst genomen. Dit heeft een directe invloed op de dienstregeling van de hogesnelheidstreinen voorbij Brussel, richting Antwerpen/Nederland en Luik/Duitsland.
  Hieruit vloeien gevolgen voort voor de dienstregeling van vele binnenlandse treinen.
  Om het binnenlandse en internationale aanbod zo goed mogelijk te integreren wordt gezocht naar aansluitingen tussen de internationale en binnenlandse treinen. Uiteindelijk verhoogt dit de algemene aantrekkelijkheid van het treinverkeer.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Een vernieuwing van het aanbod om in te spelen op de evolutie van de markt

Het project van vernieuwing van het treinaanbod steunt op verschillende analyses van de verplaatsingspatronen in België en hun evolutie tijdens de laatste jaren.

De vraag naar vervoer zal in de nabije toekomst verder toenemen. De verdere scheiding tussen woon- en werklocaties, de toename van vrijetijd, met een sterke stijging van sociale en toeristische verplaatsingen tot gevolg, zal leiden tot een globale stijging met 35% van het aantal verplaatsingen tegen het jaar 2020.
Het binnenlands reizigersverkeer van de NMBS is, uitgedrukt in reizigerskilometer, de voorbije jaren nagenoeg constant gebleven. Dit betekent dat de NMBS verder marktaandeel verliest in deze groeiende markt.
Dit verlies in marktaandeel vindt zijn oorzaak in een aantal externe factoren. De NMBS heeft bijvoorbeeld geen invloed op de ruimtelijke ordening. De vestiging van bedrijven en recreatieve zones in de omgeving van afritten van het uitgebreid net van autowegen, heeft de concurrentiepositie van de NMBS verzwakt.
De variabele kosten, in het bijzonder de brandstofkosten, van het privé-autovervoer zijn de laatste 10 jaar weinig gestegen. Daarenboven heeft de algemene stijging van het BNP geleid tot een inkomensstijging van de economische actoren zodat de prijs van het vervoer niet de meest doorslaggevende keuzefactor is.

Het is dan ook een noodzaak dat de NMBS zich in de eerste plaats toelegt op de verplaatsingen waarvoor het een volwaardig alternatief vormt in vergelijking met de concurrerende vervoersmodi. De toenemende automobiliteit heeft aanleiding gegeven tot een zo sterk stijgend verkeersvolume dat de beschikbare infrastructuur op bepaalde plaatsen en tijdstippen het verkeer niet meer kan verwerken. Vooral het autoverkeer naar de stedelijke centra, nog altijd concentraties van tewerkstelling en handel ondervindt grote hinder. De NMBS stations in de grote steden bieden hier een concurrentieel alternatief.

<u>Socio-economische studie</u>
Een studie uitgevoerd door Prof. Dr. E. VAN HECKE van het Instituut voor Sociale Geografie van de KUL wijst er inderdaad op dat de ruimtelijke uitbreiding van de steden een van de belangrijkste processen is van onze tijd. De kernstad verliest in belang ten gunste van de agglomeratie.
Men gaat steeds verder van de stadscentra wonen, wat aanleiding geeft tot uitbreiding van de woonzones rond de steden.
Ook inzake tewerkstelling is een verdere deconcentratie merkbaar waardoor een deel van de tewerkstelling zich in veel gevallen verder van een spoorwegstation gaat lokaliseren.
Deze studie merkt voorts op dat Brussel een enorm uitgebreide invloedssfeer heeft: het woon-werkverkeer naar Brussel gebeurt vanuit vrijwel iedere Belgische stad of gemeente. Van de totale aangetrokken bevolking bevindt 37% zich op een afstand

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

van meer dan 30 km van Brussel. De verplaatsingen nar Brussel maken voor de NMBS dus de grootste potentiële markt uit.
Andere bevinding is dat de invloedssfeer van de andere grote steden (Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi) veel beperkter is. Deze van Antwerpen mag evenwel toch nog vrij uitgebreid worden genoemd.
Deze vaststellingen maken dat de NMBS meer rechtstreekse en frequente verbindingen met Brussel als prioritair beschouwd.
De NMBS, met haar intrinsieke kenmerken van "massavervoerder", moet zich inderdaad toeleggen op de belangrijke reizigersstromen tussen constante vertrek- en aankomstpunten.

Statistieken van het Nationaal Instituut voor de Statistiek
De statistieken van het NIS behelzen de globale pendelbewegingen en meer in detail alle woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Zowel de globale verkeersstromen als het marktaandeel werden geanalyseerd.

Een van de resultaten van de studie is dat het aantal pendelaars naar Brussel gevoelig is gestegen tussen 1981 en 1991, dit terwijl het aantal treingebruikers eerder is gedaald.
Deze vaststelling, des te meer verontrustend omdat ze zich toespitst op de belangrijke korte-afstandmarkt, houdt op lange termijn eveneens een pleidooi in voor de oprichting van een GEN.

De essentiële reden voor de uitholling van het marktaandeel is de algemene tendens van de ruimtelijke ordening die, sedert tientallen jaren een verdere versnippering en uitdijing van werk- en woongelegenheid toelaat (zoals bijvoorbeeld de vestiging van industriezones in de nabijheid van autosnelwegen).

Een doorgedreven analyse van de belangrijkste bestemmingen vanuit de verschillende gemeenten van het land wijst er overigens op dat Brussel een belangrijke bestemming is. Toch blijven er heel wat gemeenten die geen rechtstreekse treinverbinding naar Brussel hebben, ondanks een substantiële markt.

NMBS-statistieken

De eigen NMBS-statistieken over de verkochte vervoerbewijzen werden ook onderzocht.
Ook hieruit blijkt dat bijna 50% van alle treinreizen naar Brussel gaan (of er van komen).

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Interactieve informatie.

De studie over het nieuw aanbod is ook gestoeld op verscheidene suggesties, voorstellen, bemerkingen en vragen die de NMBS kreeg van allerlei overheden, maar evengoed van haar klanten.
Ook de lokale diensten van de NMBS (de stations), die een gedegen kennis van de wensen van de cliënteel hebben, werden intens geraadpleegd.

Een antwoord op nieuwe behoeften en het treingebruik in de 21ste eeuw bevorderen

Met haar project van vernieuwd treinaanbod doelt de NMBS in de eerste plaats op een winst die zo goed mogelijk inspeelt op de verplaatsingsbehoeften en de comforteisen van de huidige en potentiële klanten.
Het globale treinaanbod stijgt zelfs met ongeveer 5%. Dit leidt echter niet tot een belangrijke toename van de exploitatiekosten, dank zij een optimalisering van de interne organisatie van de treindienst en het zo nauw mogelijk laten aansluiten van vraag en aanbod.

Door haar vraag nog beter af te stemmen op de wensen van de bestaande en potentiële klanten, heeft de NMBS de bevordering van het treingebruik op het oog. Ze wenst haar aandeel in de globale stijging van de mobiliteit -35% tussen nu en 2020- te zien stijgen. Hiermee draagt de NMBS bij tot een oplossing voor de problemen van deze mobiliteit, zowel voor de ontwikkeling hiervan als voor het respect voor het leefmilieu.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Kenmerken

Het nieuwe treinaanbod tracht in te spelen op de desiderata van bestaande en potentiële klanten.

- Minimale totale reisduur dankzij snelle rechtstreekse treinen, en daarbij zorg dragend voor een goed aansluitend voor- en natransport.
- Soepelheid, door het aanbieden van een voldoende hoge verantwoorde frequentie; een frequentieverhoging sluit dikwijls nauwer aan bij de behoeften van de reizigers.
- Goed globaal comfort door het aanbieden van comfortabele treinen en een verzorgde ontvangst in goed bereikbare en klantgerichte stations of stopplaatsen.
- Betrouwbaarheid verwerven door aandacht voor veiligheid en regelmaat.

Gezien het belang van het verkeer naar Brussel, zal de toegankelijkheid naar Brussel per trein nog worden verbeterd. Een hele reeks stations krijgen een rechtstreekse verbinding met de hoofdstad.

Op lange afstanden worden competitieve reistijden aangeboden dankzij rechtstreekse treinen over lange afstand met weinig haltes; indien dit niet mogelijk is worden goede aansluitingen gecreëerd.

Het nieuwe treinaanbod heeft ook oog voor de belangrijke groeipool die de Nationale Luchthaven vormt.
Het nieuwe station van de luchthaven komt in 1998 in dienst en zal hiertoe nieuwe mogelijkheden bieden.

Er is ook gezocht naar een optimale aansluiting tussen de binnenlandse treinen en de verschillende hst's (Thalys, Eurostar, HST's naar verdere Franse provincies). België wordt immers stilaan de draaischijf van het Europese hogesnelheidsverkeer. De aansluitingen zijn niet systematisch mogelijk omdat de HST-treinen, in tegenstelling tot de binnenlandse treinen, niet gecadanceerd rijden (elk uur op een vast tijdstip).

Op sommige verbindingen zal reeds modern kwaliteitsmaterieel rijden. Het nieuwe treinmaterieel (i11-rijtuigen en MS96-motorstellen) is in 1998 reeds voor een groot deel geleverd.

Op het vlak van de interne en technische organisatie van de treindienst wordt naar een beter compromis gestreefd tussen een snelle herbenuttiging van het treinmaterieel, de snelheid van de treinen en de vereisten inzake regelmaat. Er wordt in de dienstregeling tevens rekening gehouden van de gevolgen van verschillende belangrijke werven die op het programma staan in een aantal grote stations of op bepaalde lijnen.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

De nieuwe dienst heeft eveneens tot doel een evenwichtige verdeling van het globale aanbod te realiseren, dit zowel voor wat het aantal treinen en de frequenties (kwantitatieve aspecten) betreft, als het gebruikte treinmaterieel (kwalitatief aspect). Hierbij wordt rekening gehouden met de verwachtte reizigersaantallen op de verschillende lijnen.

Van belang is tenslotte dat het aanbod niet star is. Bij de uitwerking van het plan werd rekening gehouden met het feit dat vele reizigers in meer of mindere mate hun verplaatsingsgewoontes moeten aanpassen. Er zijn echter aanpassingen mogelijk als zou blijken dat sommige keuzes moeilijk te verwezenlijken zijn of problemen scheppen. Er kunnen ook onvoorspelbare verschuivingen optreden. Daarom zullen in de beginfase van de toepassing van het plan de gedragingen van de reizigers, de regelmaat, de bezetting van de treinen, enz. nauwgezet worden opgevolgd. Wanneer dit nodig zou blijken zullen maatregelen worden genomen om bij te sturen.

Soorten verbindingen

De onderverdeling van verschillende types treinen en verbindingen lijkt in 1998 sterk op de huidige.

- **Internationale verbindingen**: THALYS, Eurostar en de klassieke internationale treinen.
- **Interstedelijke verbindingen**
  Hier wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling tussen relaties tussen de grote steden met hoge snelheden en dus weinig tussenstops en relaties met meer haltes onderweg.
  Op de belangrijkste verbindingen zal het meest recente treinmaterieel rijden.
- **Gecadanceerde treinen in een brede piek**
  Op 4 assen naar Brussel worden, en dat is nieuw, gecadanceerde treinen ingelegd in de brede piek: deze treinen bedienen alleen de grotere tussenstations en vormen een bijkomende interessante bediening van de Brusselse agglomeratie.
- **Lokale verbindingen**
  Het gaat om verbindingen tussen kleinere stations onderling of tussen kleinere stations en steden of aansluitingspunten met interstedelijke treinen.
- De **lokale treinen rond Brussel**, de korte afstands P-treinen naar de hoofdstad vormen de voorloper van het **Gewestelijk Express Net**.
- **Aanvullende piekuurtreinen**
- **Toeristentreinen** om tijdens de vakantieperiode de bijkomende reizigersstroom op te vangen.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

Frequentie en hoeveelheid

Het basistreinaanbod op ieder baanvak bestaat uit één trein per uur, behalve op de baanvakken met een zeer gering potentieel, die worden bediend met stoptreinen.

De frequentie per baanvak zal worden verhoogd evenredig met het aantal voorziene reizigers, waarbij wordt rekening gehouden met de huidige vraag, het aantal reizigers en de potentiële cliënteel.

Daarom wordt een verhoging van de frequentie vooropgesteld op de baanvakken:
- Brussel - Gent
- Brussel - Bergen
- Brussel - Leuven - Landen
- Brussel - Mechelen
- Charleroi - La Louvière

Deze verbindingen worden versterkt met bijkomende interstedelijke treinen.

Gezien het toenemend belang van de luchthaven wordt het treinaanbod naar de luchthaven ook gevoelig verbeterd. Met de indienstneming van het nieuwe station in 1998 kunnen er langere treinen worden ontvangen die van verder dan Brussel komen.

De amplitude of de hoeveelheid treinen voor de verschillende verbindingen wordt bepaald in functie van de belangrijkheid van de vraag en rekening houdend met de nodige personeelsprestaties.

De verschillende verbindingen

1. <u>Internationale verbindingen</u>
   EUROSTAR: Brussel - Londen en verder dan Londen
   THALYS: Parijs - Brussel - Amsterdam/Keulen
   Brussel - Frankfurt
   (voorbij) Parijs - Rijsel - Brussel (TGV)
   klassieke internationale treinen

   Sommige hst's kunnen ook gedeeltelijk een binnenlandse functie uitoefenen, wanneer zij een overschot aan plaatsen bieden op het binnenlandse gedeelte.

B-media
nmbs pers & public relations 85 frankrijkstraat 1060 brussel telefoon 02/524 20 34 fax 02/525 40 45

2. Binnenlandse verbindingen

- Aanbod op **werkdagen**

  - Interstedelijke treinen (met hun stoptrein-uitlopers): bijlage 1.

  - Gecadanceerde treinen in een brede piek: bijlage 2

  - Stoptreinen: bijlage 3

  - P-lijnen
    Aalst - Burst en Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre blijven tijdens de piekuren bediend.

  - P-treinen
    Tijdens de piekuren wordt het groter aantal te vervoeren reizigers in de eerste plaats opgevangen door een verlenging van de gecadanceerde treinen (IC, IR, L).
    Daarnaast rijden P-treinen om nog bijkomende capaciteit te bieden en om de commerciële frequentie tijdens de piekuren te vergroten.
    Het nieuwe aanbod van P-treinen stemt in grote lijnen overeen met het huidige, zowel kwantitatief als kwalitatief.

- Aanbod tijdens het **weekend** en op feestdagen

  De treindienst op zaterdag, zondag en feestdagen is gebaseerd op een deel van het weekaanbod. Het weekendcliënteel is immers beduidend kleiner.
  Er zijn toch enkele wijzigingen aangebracht. Omdat er minder treinen rijden wordt de dienst in sommige gevallen aangepast om aansluitingen te behouden.
  De bestemming van een aantal treinen verandert t.o.v. de week omdat er tijdens het weekend vnl. om sociaal-recreatieve motieven wordt gereisd en andere bestemmingen daarvoor belangrijker blijken.
  Ondanks dit alles zal het weekendaanbod 1998 sterk lijken op het huidige. Het weekendaanbod onderging in 1994 al een grondige wijziging.
  Ook de frequenties blijven dezelfde, behalve voor Antwerpen - Leuven en Brussel - Namen waar ze wordt opgetrokken.

  - Interstedelijke treinen: bijlage 4

  - Stoptreinen: bijlage 5.