

## **ADVIES 15/01**

### **Geplande aanschaf door de NMBS van rijtuigen van het type "M7"**

In de loop van de maand oktober werd een representatieve delegatie van de leden van het Comité door de NMBS uitgenodigd om kennis te maken met een maquette op schaal 1:1 van de inrichting van de compartimenten van eerste en tweede klasse van de toekomstige rijtuigen van het type M7. Deze maquette was uitgesteld te Brugge in de lokalen van treinbouwer Bombardier.

Het Comité verheugt zich over dit klantgerichte initiatief, ook al betreurt het dat belangrijke delen van het nieuwe treinstel zoals onder meer het compartiment voor personen met een verminderde mobiliteit (die uiteraard van cruciaal belang is!), de sanitaire ruimtes en de plaatsen om eventuele fietsen aan boord te nemen, niet te bezichtigen waren. Ook de verschillende toegangsdeuren tot het treinstel en dus hun hoogte ten opzichte van de perrons waren enkel zichtbaar op een schets "op papier" en op erg kleine schaal.

Voor de spoorwegonderneming is de aanschaf van de M7-rijtuigen een erg belangrijke aanbesteding die als de "aanbesteding van de eeuw" mag worden gezien. Luidens diverse te bevestigen bronnen gaat het om een aanbesteding van meer dan drie miljard euro en zou het over de aanschaf van niet minder dan 445 rijtuigen gaan. Het gaat dus om een aankoop die pas na rijp beraad kan doorgaan. Los van de ermee gemoeide budgetten, gaat het ook om een beslissing die ontegensprekelijk toekomstgerelateerd is. Rekening houdend met de gebruikelijke levensduur van het spoorwagematerieel, die een veertig- tot vijftigtal jaren beslaat, zullen deze rijtuigen ook in 2060 nog in gebruik zijn! Het is dus belangrijk om bij de keuze rekening te houden met de beperkingen en noden van vandaag en van morgen, maar ook met die van de volgende eeuwheeft.

Vooruitziendheid is een moeilijke kunst. Niettemin moet er bij de beoordeling van de toekomstige noden van de treinreizigers, en dus bij de keuze van het toekomstige materieel rekening worden gehouden met de hoofdtendensen: het groeiende reizigersaantal, de vergrijzing van de bevolking en de seculaire lichaamstoename van de generaties (de jonge generaties hebben een zwaardere lichaamsbouw en zijn ook groter dan de vorige generaties).

De toename van de vraag en van het aantal treinreizigers zouden in een ideale wereld moeten worden opgevangen door een toename van het aantal treinen in dienst en van het aantal treinkilometers, liever dan door een excessieve toename van het aantal reizigers per trein. Het gebruik van treinmaterieel met een zogenaamde "hoge dichtheid" (hoog aantal vervoerde personen per treinstel), zeker wanneer dit een dubbeldeksrijtuig is – wat het geval is bij de toekomstige M7-rijtuigen - maakt het zeker mogelijk om het aantal zitplaatsen in elke trein te verhogen, maar botst behoorlijk met de hoofdtendensen zoals de vergrijzing van de bevolking en de seculaire groei van de generaties.

Het Comité heeft voortdurend herhaald hoe dringend noodzakelijk het is om het spooraanbod op te voeren en ervoor te zorgen dat elke reiziger -en dit is het minste - een zitplaats heeft. In een context waarin er, omwille van budgettaire redenen, een bovengrens is vastgelegd voor het aantal treinkilometers, en waarin ook de lengte van de trein om technische redenen is begrensd, lijkt het onontkoombaar om niet voor dubbeldeksrijtuigen te kiezen. Deze door knelpunten gedreven keuze valt echter moeilijk te rijmen met de twee hiervoor genoemde hoofdtendensen.

De onaflatende toename van bejaarde en gepensioneerde personen in de totale bevolking heeft onvermijdelijk ook een weerslag op het profiel van de treinreizigers. Omwille van hun leeftijd en koopkracht zijn deze personen in steeds grotere aantallen aangewezen op het openbaar vervoer. Daarom moet het openbaar vervoer zijn infrastructuur, maar ook zijn rollend materieel aan dit nieuwe gegeven aanpassen. Om voor de hand liggende redenen zijn de dubbeldeksreinstellen met hun vele trappen niet aan dit soort reizigers aangepast.

Op basis van wat in Brugge kon worden vastgesteld, is bovendien het niveau van de deuren ten opzichte van de hoogte van de huidige en toekomstige hoogte van de perrons problematisch. De toegang tot de spoorwegrijtuigen moet zonder enig niveauverschil, dus zonder gebruik te maken van enige trede, mogelijk zijn. Dit geldt zowel voor oudere personen als voor personen met een verminderde mobiliteit; en het speelt ook gewoon een rol vanuit het oogpunt van de vlotte doorstroming van passagiers bij het in- en uitstappen en dus ook vanuit exploitatie-oogpunt. De deuren van de nieuwe M7-rijtuigen moeten zich dus op dezelfde hoogte als de perrons bevinden en dus bij voorkeur op een hoogte van 76 cm vermits dit de standaardhoogte van de perrons op het Belgische spoorweganet is. Het is ook de standaardhoogte die gaandeweg wordt veralgemeend bij de renovatie van de haltepunten. Twee configuraties moeten absoluut worden uitgesloten omdat deze aan geen enkele perronhoogte beantwoorden: enerzijds een configuratie met middelhoog (tussen 55 en 76 cm) gesitueerde deuren, en anderzijds de configuratie met deuren op de draaistellen, die duidelijk hoger liggen dan 76 cm. Deze twee configuraties veronderstellen meteen een, zelfs twee treden en zijn dus onaanvaardbaar. Een dergelijk materieeltype bestellen zou een zware vergissing zijn die pas na een halve eeuw zou kunnen worden rechtgezet.

Nog steeds op het vlak van de toegankelijkheid, benadrukt het Comité de absolute noodzaak om rekening te houden met de noden van de mindervalide personen en de specifieke noden die eigen zijn aan elke vorm van handicap, dit met inbegrip van deze van slechtziende personen, zowel voor de toegang tot de eigenlijke rijtuigen als voor het lopen aan boord ervan.

De integratie van dubbeldeksreinstellen in het Belgische spoorwegvervoer legt dus beperkingen op wat betreft de plafondhoogte van dit treinsteltype, wat het oncomfortabel maakt voor personen met een grotere lichaamsbouw of -lengte, een groep die men alsmaar ziet toenemen in de loop der tijd. De compartimenten van de toekomstige M7-rijtuigen zijn bijzonder klein, en deze kleine afmetingen zullen in de loop van hun levensduur alsmaar minder compatibel zijn met het profiel van de nieuwe generaties en dus alsmaar slechter

worden onthaald. Ze kopiëren dus de inperking van de comfortruimte van elke passagier die in de reeds oudere rijtuigen van het M6-type wordt vastgesteld; en dit gevoel wordt nog eens versterkt door de keuze voor donkere kleuren in het geval van het tentoongestelde rijtuig. De toename van het aantal zitplaatsen per vierkante meter zonder ondoordachte inperking van de beenruimte wordt bereikt door een verkleining van de hellinghoek van de rugleuning ten opzichte van de zitting. Zo gaat men van een houding "zitten in een zetel" naar een houding "zitten op een stoel" (zonder de mogelijkheid om de rugleuning te verstellen, en laten we snel even opmerken dat dit ook in eerste klasse het geval is). Als men daar nog de prijzenswaardige intentie aan toevoegt om in een dermate krap berekende ruimte (de hoogte van de rugleuningen wordt verlaagd) informatieborden over het treintraject te voorzien, dan eindigt men met compartimenten waarvan het comfort globaal gezien nog minder is dan dat in de M6-treinstellen, die op dit punt al fel bekritiseerd worden. Het comfort dat werd ingeboet ten opzichte van de enkeldeksrijtuigen van het type I6, I10 en I11 en de plaats die beschikbaar is ten opzichte van de M4-rijtuigen is flagrant en het beklemmende gevoel zal alsmaar toenemen in de tijd naarmate de M7-rijtuigen door de nieuwe generaties in gebruik zullen worden genomen.

Andere opmerkingen betreffende de voorgestelde inrichting van de compartimenten van de toekomstige M7-rijtuigen moeten ook worden aangekaart: de zetels zijn te smal en de armsteunen te laag, de hoofdsteunen zitten niet op de juiste hoogte, de tafeltjes zijn te laag (plaatsen met een of twee zitplaatsen) er is geen scheiding of armsteun tussen de zitplaatsen (1ste klasse) en de bagagedragers bieden onvoldoende capaciteit. Tot slot zou de ruimte die bestemd is voor bagage en jassen toereikend en beveiligd moeten zijn, elke plaats met een individueel stopcontact uitgerust moeten zijn en Wifi deel moeten uitmaken van de aangeboden diensten.

Nog steeds op het vlak van comfort maakt het Comité zich zorgen over de compatibiliteit van de M7-rijtuigen met de lange trajecten waarop de NMBS dit type trein plant in te zetten. Omwille van de reeds genoemde kleine afmetingen van de compartimenten lijkt het erop dat deze rijtuigen ongeschikt zullen zijn voor gebruik op lange afstanden, om een idee van de orde van grootte te geven, voor trajecten met een duur van meer dan een half uur. Moet de NMBS koppig doorgaan met de drastische vermindering van de verschillende types rollend materieel in haar rijtuigenpark en zo eenzelfde soort materieel inzetten voor erg uiteenlopende soorten vervoer, in het bijzonder voor vervoer over een kort en vervoer over een lang traject? Door dit "*one size fits all*"-beleid loopt men het risico om met materiaal te zitten dat voor geen enkel soort vervoer geschikt is en dit voor de komende halve eeuw. Het Comité begrijpt ten volle dat een beperkt aantal materieeltypes de exploitatie in belangrijke mate vergemakkelijkt en dat het in een zekere mate aangewezen is het onderhoud in de werkplaatsen nuchter te bekijken. Een stevig doorgedreven standaardisering is zeker erg comfortabel voor de onderneming, maar dit is minder het geval voor de reizigers.

Om het thema comfort af te ronden, merkt het Comité op dat net zoals in de M6-rijtuigen en in de treinstellen van het type *Desiro*, de eerste klasse van de toekomstige M7-rijtuigen er in feite niet echt een is. Het is veeleer een iets verzorgder afgewerkte versie van de tweede

klasse, dan werkelijk een *premium*klasse. Het is hoog tijd dat de NMBS haar beleid inzake de eerste klasse bepaalt en vervolgens mededeelt. In dit verband suggereert het Comité de NMBS om zich te laten inspireren door relevante buitenlandse ervaringen, waaronder onder meer de inrichting van de treinstellen die gebruikt worden op het Oostenrijkse spoorweghoofdnet, enerzijds door de historische spoorlijnen *ÖBB* (enkeldeksreinstellen van het type *Railjet*) en anderzijds door hun concurrent uit de privé *WESTbahn* (dubbeldeksrijtuigen van het type *KISS*).

Op technisch gebied, zou het opportuun zijn om zich ervan te vergewissen dat de treinstellen bestaande uit de toekomstige M7-rijtuigen geschikt zullen zijn om zoals voorzien te rijden met een snelheid van 200km/uur zonder, ten prooi te vallen aan het stampbewegingsfenomeen waaronder de M6-treinstellen - waarvan de M7 blijkbaar zijn afgeleid - bij deze snelheid te lijden hebben. Op het vlak van de versnellingscapaciteiten, zou het ook opportuun zijn om na te gaan of die van de nieuwe M7-treinstellen dichtbij die van de treinstellen van het type *Desiro* liggen, aangezien de M7 zich zullen moeten invoegen op dezelfde lijnen.

Op het vlak van de intermodaliteit stelt men vast dat een toenemend aantal treinreizigers voor zijn dagelijkse verplaatsingen gebruik maakt van een fiets als aanvulling op de trein. Het Comité heeft vragen bij de ruimte die is voorzien om deze (plooi)fietsen een plaatsje te geven aan boord van de M7-treinstellen. De in Brugge geëxposeerde maquette bood geen enkele informatie hieromtrent. Men moet echter rekening houden met de groeiende complementariteit van het spoor met de zachte mobiliteit, zoals het gebruik van de fiets, dat in België, net als in de buurlanden wordt waargenomen.

Kortom, het Comité ziet in de toekomstige M7-treinstellen eerder een adhoc-antwoord op de noden en beperkingen van het moment (meer capaciteit, snel en tegen een lagere kostprijs op korte termijn) dan wel een aanschaf die blijk geeft van een langetermijnbeleid. De geschiedenisboeken over het spoorvervoer leren ons dat de organisatie en het beheer van de spoorwegen in de XIXde en XXste eeuw vergelijkbaar waren met wat men doorgaans als een bedrijfsmodel op militaire leest omschrijft, met alle voordelen, maar ook alle nadelen die aan deze bedrijfsinrichting kleven. Een van deze nadelen is dat men klaar is om de volgende veldslag te winnen, maar niet de oorlog. De treinstellen van het type M7 zijn ontegensprekelijk treinstellen waarover men graag had kunnen beschikken op het einde van de XXste eeuw. Maar die ongetwijfeld op heel wat minder bijval zullen kunnen rekenen in de loop van de XXIste eeuw.

In deze omstandigheden, en gelet op de dringende nood aan materieel, zou een alternatief voor de huidige door de NMBS overwogen aanschaf kunnen bestaan in een laatste bestelling, beperkt tot het hoogstnodige, van M6-rijtuigen en om de tijd te nemen om een nieuw materieeltype te ontwikkelen dat toegankelijk is voor allen. Hiervoor kan men zich laten inspireren door ervaringen uit het buitenland, bijvoorbeeld met de treinstellen van het voornoemde type *KISS*, die in talrijke Europese landen in gebruik zijn, of met treinstellen van het type *OMNEO* die onlangs door de Franse regio's werden besteld en waarbij enkeldeks- en dubbeldeksrijtuigen elkaar afwisselen. Zo worden capaciteit, comfort en toegankelijkheid zo

harmonieus mogelijk gecombineerd. Als de NMBS ondanks alles de huidige planning wil voortzetten, dan zou ze er goed aan doen om het bestelde aantal M7-treinstellen, die men eerder M6bis-treinstellen zou moeten noemen, tot het strikt noodzakelijke te beperken om zo enkel de onmiddellijke noden te lenigen. Vervolgens kan ze een nieuwe aanbesteding uitschrijven die de mogelijkheid biedt om treinstellen voor de toekomst en niet voor het verleden aan te schaffen.

### **BESLUITEN EN AANBEVELINGEN**

Het Comité is van oordeel dat de beslissing van de NMBS om ongeveer 500 dubbeldeksrijtuigen voor een budget van ettelijke miljarden euro aan te schaffen, ongepast is en van een duidelijk gebrek aan beleidsvisie getuigt. Om te voorkomen dat vandaag een grote hoeveelheid materieel wordt aangekocht dat niet is aangepast aan de toekomst, beveelt het Comité aan om:

- zonder verwijl het aantal zitplaatsen te verhogen door een laatste bestelling van rijtuigen van het type M6 en een kleine bestelling van “nieuwe” rijtuigen van het type M7, in elk geval een tot het strikt noodzakelijke beperkte bestelling, te plaatsen;
- vervolgens de tijd te nemen om materieel te ontwikkelen dat voor allen toegankelijk is, uitgaand van de waarneembare nuttige en pertinente ervaringen in de buurlanden en van de in het huidige advies geformuleerde aanbevelingen;
- elke onrechtmatige standaardisatie van het park van rollend materieel waarbij geen rekening wordt gehouden met de verscheidenheid en de specificiteit van de verschillende trajecten van de reizigers, te voorkomen;
- vastberaden en zonder enige toegeving een concreet antwoord te geven op de behoeften van de personen met verminderde mobiliteit;
- in elk geval in te staan voor de gelijkgrondse toegankelijkheid tot de rijtuigen met deuren die zich ter hoogte van de standaardperrons van 76cm en in geen geval ter hoogte van het draaistel bevinden.

*Dit advies werd goedgekeurd door het in de plenaire vergadering van 15 december 2015 zetelende Raadgevend Comité van de Treinreizigers.*

Hadden zitting met stemrecht: *Mevrouwen en heren Henry-Jean Gathon (Voorzitter), Daniel Bastin (ACTP asbl), François Béfahy (vertegenwoordiger van de ouderen), François Bertrand (Ligue des familles), Firmin Criel (Reizigersbond), Rudy De Ceunynck (TTB), Ria Decoopman (SBPV), Bernard de Coster (GUTIB-GEBOV), Ann De Roeck-Isebaert (Gezinsbond vzw), Willy Smeulders (Bond Beter Leefmilieu), Guy Sanpo (Federale Adviesraad voor Ouderen), Sébastien Storme (ABVV), Olivier Van Der Maren (FEB-VBO), Gianni Tabbone (Navetteurs.be), Céline Tellier (IEW), Aurélie Willems (GRACQ asbl).*

Hadden zitting met raadgevende stem: *Mevrouwen en heren Anna-Maria Bellin-Moeris (Federale Adviesraad voor Ouderen), Catherine Gérard (navetteurs.be), Henry*

*Maillard (vertegenwoordiger van de ouderen), Inge Mayeres (door de federale Staat aangewezen Lid).*

*Hadden zitting als waarnemers: Mevrouw Cynthia Van Der Linden (Ombudsvrouw voor de treinreizigers).*

*Dit advies werd unaniem goedgekeurd door de aanwezige stemgerechtigde leden min twee onthoudingen van de heren Storme (ABVV) en Van Der Maren (VBO). De reden voor deze onthouding heeft geen betrekking op de in dit advies (dat zij trouwens steunen) opgenomen aanbevelingen, maar op de eventuele negatieve gevolgen die de ene of de andere van deze in het advies uitgebrachte aanbevelingen op de werkgelegenheid in de sector van de treinbouw zou kunnen hebben.*