

# VLAAMSE REIZIGERSBOND vzw

secretariaat: GEC – Maria Hendrikaplein 5/202 – 9000 Gent

[www.reizigersbond.be](http://www.reizigersbond.be)

e-mail: [reizigersbond@telenet.be](mailto:reizigersbond@telenet.be)

lid van de Europese Reizigersfederatie – EPF ivzw

Als vereniging die opkomt voor de belangen van de reizigers in het openbaar vervoer en voor meer beleidsaandacht voor het openbaar vervoer als openbare dienst voor de samenleving, menen wij dat deze regering een goede keuze gemaakt heeft door het spoorwegbeleid na vele jaren terug op te nemen in de bevoegdheden van de federale Minister voor Mobiliteit. Ons land heeft behoefte aan een spoorwegbeleid dat meer inhoudt dan het louter beheren van de spoorwegen als een overheidsbedrijf.

De wil om een vernieuwd spoorbeleid te voeren mag blijken uit de "Strategische Visie voor de Spoorwegen in België" die Minister Galant voorgesteld heeft in de zomer 2015.

Deze nota is bedoeld als stellingname van de vzw Reizigersbond in het kader van zijn adviserende taak in het Raadgevend Comité van de Treinreizigers.

## **Basisvisie van de Reizigersbond op de spoorwegen en de treindiensten in België (beknopt)**

Het openbaar vervoer waarvan de treindiensten de ruggengraat uitmaken, is een openbare dienst aan de samenleving. Dit betekent onder meer dat het aanbod van treindiensten stoelt op het ruimtelijke en het mobiliteitsbeleid en dat het beleid – het liefst met een aanbodsnormering - zorgt voor een oordeelkundige geografische spreiding van de treindiensten en voor hun toegankelijkheid in al haar facetten (fysiek, informatief, tarifair, ...). De spoorweginfrastructuur maakt net zoals de wegen, de waterwegen, ..., deel uit van de transportinfrastructuur van het land, beheerd door de overheid.

Commerciële treindiensten worden eerder als een aanvulling op de openbare dienst gezien.

Openbaar vervoer is ook een belangrijk instrument voor de aanverwante beleidsdomeinen van de ruimtelijke ordening, de ecologie en het milieubeheer. En meer bepaald de trein is een krachtig instrument om verschillende beleidsdoelstellingen mee te helpen realiseren. Het dichte spoornetwerk dat België doorheen de laatste 200 jaar uitgebouwd heeft, is een troef en moet dan ook gebruikt worden. Dit houdt eveneens in dat er voldoende financiële middelen moeten voorzien worden om een ambitieus spoorwegbeleid te kunnen voeren.

## **Basiseisen om de burgers van dit land kwaliteitsvolle treindiensten aan te bieden**

Binnen een gebiedsbedekkend spoornetwerk moeten mensen snel kunnen reizen door hiërarchisch gestructureerde treindiensten en vlotte overstapmogelijkheden.

De klokvaste basisfrequentie van een treindienst moet (van de huidige 60 minuten) naar 30 minuten gebracht worden; overlappingsen van treindiensten moeten (zoals nu min of meer al het geval is) oordeelkundig gekozen worden om drukke trajecten een nog hogere frequentie te bieden.

Met de vorige stelling hangt samen dat het aanbod van P-treinen sterk kan beperkt worden. Deze P-treinen vormen een vrij chaotisch aanbod dat alleen maar nodig is omdat de lage basisfrequenties ruim onvoldoende zijn om de vraag naar treinverplaatsingen in te vullen.

Ons land heeft nood aan een integraal fysiek toegankelijk spoorstelsel. Dit moet op een planmatige basis gerealiseerd worden over bv. een termijn van 10 jaar.

Het bepalen van de treindiensten die als openbare dienst functioneren, moet onder de verantwoordelijkheid van de Minister voor Mobiliteit en van de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren; de NMBS moet als operator deze treindiensten laten rijden (privé-operatoren kunnen daar bovenop commerciële diensten aanbieden). Het lijkt ons belangrijk om de gewenste vernieuwing en daadkracht in het spoorstelsel te realiseren dat er meer verantwoordelijkheid opgenomen wordt door de gemandateerde politici en de administratie. Dit hangt trouwens samen met de belangrijke financiële inbreng die de burgers via hun belastingen leveren.

De overheid (= het spoorbeleid) moet bij het bepalen van de treindiensten als openbare dienst, een onderscheid maken tussen verschillende schaalniveaus, met ook aandacht voor grensoverschrijdende treinen op streekniveau en voor trans-Europese treindiensten.

De huidige beleidsimpuls om in het Brusselse grootstedelijke leefgebied een snelnetwerk uit te bouwen (GEN) dat voor wat het spoor betreft, uit S-treindiensten zal bestaan, zijn een mooi voorbeeld van treindiensten die op het niveau van de grootstad Brussel hard nodig zijn.

Het volgen van de vraag, voor zover deze kan opgespoord worden, dient gezien te worden als een aanvulling op een op beleid gebaseerde aanbodgerichte aanpak.

### **Meer gerichte opmerkingen op de voorgelegde strategische visienota**

De tariefstructuur van de NMBS is momenteel al vrij reizigersvriendelijk is. Een tariefverhoging is niet wenselijk als men de mensen zoveel mogelijk de trein wil laten gebruiken. Indien een zekere tariefverhoging onvermijdelijk zou blijken, dan zou deze moeten gepaard gaan met een duidelijk verbeterde dienstverlening (bv. hogere basisfrequenties).

Momenteel ontbreekt een tarief voor een klein groepje samenreizende mensen (gezin, vrienden, ...). Met een dergelijk kleine-groepsbiljet zou het Spoor kunnen concurreren met een volgeladen auto met 4 à 5 inzittenden.

In het algemeen moet het beleid erop letten dat de tarifiering op de weg en op het spoor, zorgt voor een stevige concurrentiepositie voor het spoor.

Het treindienstennetwerk kan aangevuld worden met snelbussen op relaties waar het spoor momenteel ontbreekt (bv. in Noord-Limburg). Treindiensten wegbesparen met bussen, zoals bijvoorbeeld destijds op de relatie Libramont-Bastogne-Gouvy gebeurde, is niet aanvaardbaar.

Algemeen gesteld mag het geen optie zijn om treindiensten te vervangen door (goedkopere) busdiensten, daarvoor is de bijdrage van de trein tot het reizigerscomfort, de reisveiligheid, de reissnelheid en de milieuhygiëne te belangrijk. Intermodaliteit zien we zowel als een goede hiërarchische verstrengeling van treindiensten, tramdiensten, busdiensten, ... dan als een aansluiting binnen de individuele verplaatsingsketting op de auto, de fiets en het lopen.

De nulvisie die voor de veiligheid in het wegverkeerssysteem voorop gesteld wordt, moet ook in het spoorwegsysteem nagestreefd worden. Geen ongevallen meer met doden en zwaar gewonden, is een doelstelling waarvan de realisatie dichterbij ligt in het spoorwegsysteem. Het beleid moet daarvoor de nodige middelen vrijmaken (zoals bv. in de Strategische Spoorvisienota voorzien is voor het ETMS-spoorbeveiligingssysteem).

Sociale veiligheid voor de treinreizigers en het spoorwegpersoneel vergt veel aandacht. Een meer efficiënte en sterker doortastende aanpak dringt zich op. Controle en controleurs moeten zichtbaar aanwezig zijn op de tijdstippen en op de plekken waar dit nodig is.

Opvallende stationsarchitectuur, die als herkenningspunt kan functioneren, wordt gewaardeerd; stations zijn namelijk representatieve gebouwen in onze steden. Maar dit streven mag niet uit de hand lopen, stations bouwen, en achteraf blijvend goed onderhouden, moet financieel haalbaar blijven. Er moet met andere woorden ook geld ter beschikking zijn voor de kleinere stations.

De hervorming van de organisatiestructuur van het spoorwegsysteem in België is een cruciale factor om het spoor te vernieuwen en efficiënter te maken. Hierbij moet zowel ingespeeld worden op het EU-beleid als op de noden van ons land. Structurele samenwerking tussen de Staat en de Gewesten is evenzeer vereist (bv. rond de Fietspunten).

Spoorinfrastructuur is een zaak voor en van de samenleving, dus van de overheid. De exploitatie van treinen wordt als openbare dienst eveneens door de overheid bepaald, maar voor de uitvoering wordt er een beroep gedaan op een gespecialiseerd overheidsbedrijf zoals de NMBS. Commerciële initiatieven kunnen voor vraaggerichte aanvullende treindiensten zorgen (bv. extra treinen gericht op een bepaald moment, thema en doelpubliek).

De vergoeding die de infrastructuurdienst (dus de overheid) voor het spoorgebruik vraagt aan de operatoren, moet bepaald worden door de beleidsdoelstellingen. Door de reizigers gewenste treindiensten mogen niet ontmoedigd worden door te gretige vergoedingen. Treinstops mogen niet afgeschaft worden of mogen niet geweigerd worden omwille van de prijs die dit stoppen met zich zou meebrengen; stoppen maakt deel uit van de dienstverlening aan de reiziger.

Als de treindiensten rechtstreeks gepland worden door de overheid, dan zal de infrastructuurvergoeding logischerwijs ook geen spelbreker meer zijn.

## **Ook het concrete direct door de reiziger voelbare, verdient aandacht van het beleid**

Net en goed onderhouden treinmaterieel is noodzakelijk. Op dit vlak wordt naar onze mening slecht gescoord. Bijsturing op korte termijn is noodzakelijk.

Stiptheid blijft een dwingende noodzaak voor een performante spoorweg. De verlengde halteertijden in de stations dienen om vertragingen op te vangen, maar ze verlengen de reistijd voor de passagiers en ze gaan in tegen de belangrijke spoorinfrastructuurverbeteringen die er toch op het net uitgevoerd werden (en die door de belastingbetaler betaald werden).

Reïssnelheid moet vanuit het reizigersstandpunt bekeken worden. Aansluitingen en frequenties bepalen in belangrijke mate de snelheid waarmee gereisd wordt.

Het thema "toegankelijkheid" ontbreekt in de Strategische Visienota. Dit belangrijke hiaat zou nog moeten ingevuld worden.

De toegankelijkheid kan op korte termijn verbeterd worden, door ervoor te zorgen dat reizigers met mobiliteitsbeperkingen, vlotter hulp kunnen aanvragen en krijgen.

Gemakkelijk in- en uitstappen verbetert de toegankelijkheid en maakt meteen de halteertijden korter.

Goede aansluitingen vragen permanente aandacht.

Niet alleen onderlinge treinaansluitingen, maar ook aansluitingen tussen de trein en de bussen en trams van het stads- en streekvervoer, moeten in de dienstregeling vorm krijgen en vervolgens bewaakt worden.

Adequate informatie voor de reizigers betekent ook dat, naast digitale dragers, de klassieke dragers niet verwaarloosd mogen worden. Dit betekent onder meer dat het publiek nog steeds een papieren spoorboekje moet kunnen aanschaffen.

## **Tot slot**

De Reizigersbond ondersteunt verder ten volle de totaalvisie die het Raadgevend Comité van de Gebruikers formuleerde in 2013 in het advies 13/03 "aanbevelingen aan de federale Wetgevende Kamers over de Beheerscontracten".

***Het bestuur van vzw Reizigersbond  
7 november 2015***