

ADVIES 16/04

MEERJARENINVESTERINGSPLANNEN NMBS EN INFRABEL

Met dit advies wil het Raadgevend Comité van de Treinreizigers de NMBS, Infrabel en de minister van Mobiliteit informeren over zijn prioriteiten en voorstellen voor de uitwerking van de volgende meerjareninvesteringsplannen.

Dit advies slaat op de investeringen die het binnenlands reizigersvervoer betreffen. Dit document heeft geen betrekking op de investeringen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer.

Dit advies omvat de algemene aanbevelingen op het vlak van spoorweginvesteringen en concrete aanbevelingen voor de uitwerking van het MIP 2016-2020. Het Comité is van plan dit advies te vervolledigen met twee initiatiefadviezen die er nog aankomen: één heeft betrekking op de inrichtingen ter verbetering van de toegankelijkheid voor PBM en de intermodaliteit; in het andere initiatiefadvies worden de verwachtingen op het vlak van de visie voor de spoorwegmobiliteit (exploitatieschema op lange termijn, gebaseerd op een veralgemening van de aansluitingsknooppunten) uiteengezet, die één van de grondslagen van de latere meerjareninvesteringsplannen zullen vormen.

Dit advies heeft een driedelige structuur: 1) opmaak, follow-up en beoordeling van de meerjareninvesteringsplannen; 2) doelstellingen en beginselen van de meerjareninvesteringsplannen; 3) Belangrijkste posten. Voor elk van de aangesneden posten, worden één of meer doelstellingen, een beknopte stand van zaken, en de algemene en specifieke aanbevelingen voor het MIP 2016-2020, alsook de verwachte effecten beschreven.

1. Opmaak, follow-up en beoordeling van de meerjareninvesteringsplannen

1.1. Wettelijke grondslag

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (geconsolideerde versie, bijgewerkt op 21-04-2016) bepaalt dat de NMBS en Infrabel een meerjareninvesteringsplan moeten opmaken die één van de elementen vormt van hun ondernemingsplan:

- Het meerjareninvesteringsplan van de NMBS bevat de planning over meerdere jaren van de investeringen betreffende het rollend spoorwegmaterieel, de stations, de onbewaakte stopplaatsen en hun aanhorigheden, alsook betreffende de activiteiten

inzake veiligheid en bewaking. Het is afgestemd op het plan van Infrabel, in de mate dat de planning van de werken aan de stations, de onbewaakte stopplaatsen en hun aanhorigheden een impact heeft op het meerjareninvesteringsplan van Infrabel (artikel 162decies).

- Het meerjareninvesteringsplan van Infrabel bevat de planning over meerdere jaren van de investeringen in de spoorweginfrastructuur. Het is afgestemd op het plan van de NMBS in de mate dat de planning van de werken met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur een impact heeft op het gedeelte van het meerjareninvesteringsplan van de NMBS met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de vernieuwing van de spoorwegstations, de onbewaakte stopplaatsen en hun aanhorigheden. Voor de goedkeuring van zijn meerjareninvesteringsplan, bezorgt Infrabel het ontwerp aan de spoorwegondernemingen die gebruik maken van de infrastructuur van het Belgische spoorwegnet. Deze kunnen hun opmerkingen aan Infrabel mededelen binnen een termijn van 45 dagen (artikel 200).

Bovendien stipuleert de wet dat de NMBS en Infrabel een vervoersovereenkomst moeten sluiten die onder meer de coördinatie van de uitvoering van hun investeringen regelt (artikelen 163quater en 199quater).

De wet bepaalt niet de periode over welke de meerjareninvesteringsplannen moeten lopen en voorziet niet meer in de uitwerking van een geconsolideerd meerjarenplan. De door de nieuwe meerjareninvesteringsplannen gedekte periode zal worden afgestemd op die van de beheerscontracten (2016-2020). Niettemin acht het Comité het nuttig om in het verlengde van deze periode een beknopte voorafspiegeling te maken van de volgende meerjareninvesteringsplannen voor de jaren 2021-2030.

1.2. Beleids- en Begrotingscontext

1.2.1. Algemene beleidsnota - mobiliteit

In zijn “Beleidsverklaring” van 31 mei 2016 benadrukt de minister van Mobiliteit, François Bellot, meer bepaald:

- Het belang om een duurzame mobiliteit te waarborgen en de uitstoot van broeikasgassen, zoals de klimaatconferentie (COP 21) onlangs nog in herinnering bracht, gevoelig te verminderen.
- De noodzaak om een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod uit te bouwen waarin de spoorweg de ruggengraat vormt, en dat de modal shift naar collectieve vervoersmiddelen stimuleert. Dit aanbod moet gestoeld zijn op een knooppuntensysteem van aansluitingen, alsook op de noodzakelijke samenwerking van alle openbare vervoersondernemingen en van de mobiliteitsactoren, en dit zowel op federaal als gewestelijk niveau.

De minister vraagt de NMBS en Infrabel om een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen en hun samenwerking te vergroten met het oog op een betere doeltreffendheid van het spoorwegsysteem. Elke, zowel door Infrabel als door de NMBS genomen beslissing en actie, onder meer op investeringsvlak, moet streven naar een toename van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant. Naast de veiligheid is ook de verbetering van de stiptheid één van de grote verwachtingen van de klanten, omdat deze het vertrouwen in de spoorwegdienst versterkt. De minister is van oordeel dat de spoorwegen onder bepaalde voorwaarden ook relevant en noodzakelijk zijn in de landelijke gebieden (geschikte frequenties en exploitatiemodus, ...) zoals het Zwitserse voorbeeld aantoont.

De minister wil zijn mobiliteitsbeleid rond vier pijlers opbouwen: 1) meer reizigers aantrekken, 2) de capaciteit van de treinen optrekken, 3) het gebruik van het bestaande net optimaliseren, 4) de capaciteit van het net vergroten.

1.2.2. Begrotingskader

In het document “Strategische visie voor het spoor in België” van 10 juli 2015, vermeldde de toenmalige minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, het totaalbedrag van de jaarlijkse staatstoelagen van 2015 tot 2019 (in waarde van € van 2015), zonder verdeling tussen de NMBS en Infrabel en tussen “exploitatie” en “investeringen”. Ten opzichte van de begintoelagen vermeld in het begrotingsdocument van de FOD Mobiliteit en Vervoer van 23.04.2014 (of een totaalbedrag van 17.023,4 miljoen € 2015 gedurende 2015-2019), werden de in overweging genomen toelagen sterk verminderd. Over de volledige periode 2015-2019, lopen deze op tot 13.956,5 miljoen € 2015, wat een totale vermindering van 18% betekent.

De bijlage bij het Koninklijk Besluit van 19 februari 2016 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en de NMBS gelden, vermeldt echter het bedrag van de in 2015 (aangepaste begroting) en in 2016 (voorlopige begroting) aan de NMBS enerzijds aan Infrabel anderzijds toegekende toelagen met een onderscheid tussen de posten “exploitatie”, “bijzondere opdrachten” en “investeringen”.

Het Comité vraagt de regering dat ze snel in overleg met de NMBS en Infrabel de jaarlijkse bedragen van de toelagen “exploitatie”, “bijzondere opdrachten”¹ en “investeringen” bepaalt, die elk van de ondernemingen tot in 2020 geniet. In dit verband moeten ze kunnen beschikken over “exploitatie” toelagen die hen in staat stellen om, rekening houdend met de te behalen productiviteitswinsten, een EBITDA cash vrij te maken die voldoende is om een sneeuwbaaleffect van hun schuldenlast te vermijden.

¹ In de bijlage bij het Koninklijk Besluit van 19 februari 2016 betreffen bijzondere opdrachten, vooral de PPS Diabolo, de PPS Liefkenshoek (Infrabel), en onder meer de financiering van rollend materieel Desiro en GEN (NMBS).

1.2.3. Actualisering van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025

Het voorstel van geconsolideerd investeringsplan 2013-2025 (versie V2.0.2) dat op 30 november 2012 door de NMBS-Holding aan de minister van Overheidsbedrijven is doorgestuurd, voorziet over deze 13 jaar fysieke investeringen voor een totaalbedrag van 25.987 miljoen waardevaste € van het jaar 2012, ofwel eengemiddelde van 1.999 miljoen €/jaar.

In dit voorstel bedraagt de door de FOD Mobiliteit en Vervoer toegekende basistoelage voor “investeringen en daarmee gelijk te stellen financieringen” (met inbegrip van de voor het ETCS-fonds voorbehouden bedragen, voor de afwerking van het GEN-project en voor de terugbetaling van de leningen die voor de prefinancierings-SPV (Special Vehicle Purpose) zijn aangegaan), 24.639 miljoen € 2012, ofwel een gemiddelde van 1.895 miljoen €/jaar.

Binnen het huidige begrotingskader (zie punt 1.2.2. hierboven), zullen de jaarlijkse staatstoelagen die de NMBS en Infrabel in de loop van de komende jaren zullen genieten, gevoelig lager zijn dan die welke in het meerjarenplan 2013-2025 zijn voorzien. Bijgevolg begrijpt het Comité dat de twee maatschappijen keuzes zullen moeten maken: de perimeter en/of de omvang van bepaalde projecten verkleinen (in het bijzonder voor de stations), de uitvoering van nog niet opgestarte projecten of nog niet toegewezen aanbestedingen, na analyse geval per geval, uit te stellen of op te geven, enz.

Bij het maken van deze keuzes, **vraagt het Comité om voorrang te geven aan de investeringen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid, het behoud van de capaciteit en de doeltreffendheid van het spoorwegsysteem alsook de verbetering van de stiptheid van de treinen.** Het Comité is ook van oordeel dat een verlenging van de uitvoeringsduur van bepaalde projecten (om het jaarbedrag van de kosten hiervoor te drukken) vaak een slechte oplossing is, zeker wanneer de werkzaamheden een rechtstreekse impact hebben op de treindienst (verlenging van de reistijd, verslechtering van de stiptheid, ...). Op een lijn of een sectie van een gegeven lijn, vraagt het Comité dat een aangevatte werf wordt afgewerkt en binnen een zo kort mogelijke termijn zijn nut kan bewijzen en dit alvorens de volgende werf wordt opgestart, zodat de ongemakken voor de klanten (ongemakken die men al meerdere jaren op de as Brussel-Luxemburg kan vaststellen: verlenging van de reistijd, ondermaatse stiptheid vooral veroorzaakt door meervoudige werven en door diensten op enkel spoor van lange duur, ...) beperkt blijven. Een versnelde voortgang van de werven hangt enerzijds af van de planning en van de budgettaire middelen, en anderzijds van de organisatie van het beheer van de werven.

Het Comité betreurt de bijzonder korte looptijd van het volgende plan (2016-2020 in de plaats van 2016-2025/2030). Dit verhindert namelijk dat er rekening wordt gehouden met de vaak lange verwezenlijkingduur van de spoorweginvesteringen.

1.3. Methodologie

Ook al voorziet de wet niet meer in de uitwerking van een geconsolideerd meerjareninvesteringsplan (zie punt 1.1. hierboven), toch dringt het Comité aan op de noodzaak voor de NMBS en Infrabel om hun visie op korte, middellange en lange termijn te harmoniseren op het vlak van het gebruik van de capaciteit van de lijnen, alsook voor wat betreft het belang

om de technisch-financiële plannings van de projecten waarbij ze betrokken zijn, gemeenschappelijk op te maken, te volgen en bij te werken. Bij de beslissing van de te voorziene werkzaamheden en in de uitvoeringsplanning ervan, moet Infrabel rekening houden met de operationele en commerciële desiderata van de NMBS en regelmatig met laatstgenoemde te overleggen.

Dit overleg betreft vooral de grote infrastructuurwerven waarvan de uitvoering een aanzienlijke impact heeft op de treindienst.

1.4. Overleg en transparantie

Het Comité vraagt dat de ontwerpen van de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel, alsook de gehanteerde beslissingscriteria, hem tijdig worden meegedeeld en dat deze het voorwerp uitmaken van een informatiesessie, zodat het een omstandig verslag kan uitbrengen alvorens deze MIP worden goedgekeurd. Bovendien wil het Comité de interne en externe verslagen en audits van de NMBS en van Infrabel raadplegen waarop deze ondernemingen zich baseren om hun investeringsnoden te beoordelen.

Onlangs werden er beleids- en technische investeringscellen opgericht. Het Comité verwelkomt de oprichting van investeringscellen die bedoeld zijn als overlegplatformen die de verantwoordelijken van de openbare vervoermaatschappijen en van de verschillende betrokken ministeriële kabinetten bijeenbrengen (federaal en gewestelijk). Het Comité wil duidelijkheid krijgen over de rol en de besluitvormingscriteria die deze nieuwe structuren hanteren in het raam van de uitwerking van de volgende MIP. Het Comité vraagt ook om door de investeringscellen te worden gehoord.

1.5. Toezicht en beoordeling

Het Comité wil ook dat de belangrijkste projecten het voorwerp uitmaken van beschrijvende fiches waarop de geboekte vooruitgang ter zake is vermeld, dat het deze fiches kan raadplegen op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer en dat op een jaarlijkse vergadering (in het bijzijn van andere stakeholders) de NMBS en Infrabel een overzicht geven van de vooruitgang van hun respectieve meerjarenplannen.

Het Comité herinnert aan de noodzaak om de FOD Mobiliteit en Vervoer de nodige middelen te geven om een regelmatig en doeltreffend toezicht uit te oefenen op de uitvoering van de MIP.

2. Doelstellingen en beginselen van de meerjareninvesteringsplannen

2.1. Algemene doelstellingen

Met de meerjareninvesteringsplannen (MIP) van de NMBS en Infrabel wil men de investeringen bepalen, alsook de nodige financieringsbronnen voor de verwezenlijking van een exploitatieschema en van een vervoersaanbod per spoor. In dit verband moeten de MIP de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen vermeld in de (toekomstige) beheerscontracten mogelijk maken, en ze moeten deel uitmaken van een langetermijnvisie (horizon 2030-2040) voor de ontwikkeling van het spoorvervoer gebaseerd op een exploitatieschema dat stoelt op een model van intermodale aansluitingsknooppunten.

In zijn advies 2016/02 bepleit het Comité een toename van het reizigersaantal met 20% tussen 2014 en 2020. Om deze doelstelling te halen, beveelt het Comité aan om vanaf het Vervoersplan 2017 een basisaanbod van 18 H/T per dag, zaterdag en zondag inbegrepen, en per richting voor elke verbinding (bediening om het uur) aan te bieden. Dit aanbod zal tijdens de piekuren worden versterkt (bediening om het half uur) zoals ook in de S-diensten rond de agglomeraties.

Het Comité beveelt daarom aan dat het vervoersaanbod per spoor op korte termijn (Vervoersplan 2017 met een basisaanbod van 18 H/T) en het exploitatieschema op lange termijn gebaseerd op de aansluitingsknooppunten (visie 2030-2040)² de prioritaire investeringen van de volgende MIP van de NMBS en van Infrabel en de daaropvolgende MIP bepalen. Het vraagt dat de verbetering van de stiptheid de rode draad van de tijdens de periode 2016-2020 te voorziene investeringen vormt.

2.2. Beginselen

Het Comité is van oordeel dat de onderstaande beginselen op transversale wijze de leidraad moeten vormen bij de keuzes die op het vlak van spoorweginvesteringen worden gemaakt:

- **VISIE:** De investeringen prioriteren en plannen op grond van de opeenvolgende overwogen vervoersplannen en van de visie op lange termijn 2030-2040;
- **SAMENHANG:** Toezien op de samenhang van de investeringen door het vastleggen van een structurerend en geschakeld netwerk tussen het spoorwegnet en de netten van het gewestelijk vervoer; rekening houden met de onderlinge afhankelijkheid van de elementen van het spoorwegsysteem (infrastructuur, stations, rollend materieel, stroomvoorziening, enz.);
- **FUNCTIONALITEIT:** Voorrang geven aan investeringen die de effectiviteit, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de spoordiensten verbeteren;
- **ANTICIPATIE:** Tijdig anticiperen op onontbeerlijke investeringen: rekening houden met de levensduurpiramide van de infrastructuurelementen, van het rollend materieel,

² Het Comité zal in de komende maanden een initiatiefadvies bezorgen over deze langetermijnvisie (2030-2040) op mobiliteit.

van de aftakeling van de stations en onbewaakte stopplaatsen om tijdig de investeringen te plannen en hogere kosten door het uitstellen van de investering te vermijden.

- **DISCIPLINE:** De lopende werven afwerken alvorens andere grote werken op te starten en de uitvoering van de projecten zo plannen dat de impact ervan op het treinverkeer zoveel mogelijk wordt beperkt.
- **OVERLEG:** Aan de vertegenwoordigers van de reizigers de voornaamste pijlers van investeringen voorleggen om hen de mogelijkheid te bieden om hun advies te verlenen voorafgaande aan de beslissing opdat er zo goed mogelijk aan hun voornaamste behoeften kan worden beantwoord.

Het Comité is zich bewust van de noodzaak om, in het licht van de vermindering van de staatstoelagen, keuzes te maken op investeringsvlak. Het gaat erom voorrang te geven aan investeringen die het spoorwegsysteem in staat stellen om te functioneren en zijn doeltreffendheid te verbeteren: door voorrang te geven aan de doelstellingen op het vlak van stiptheid en betrouwbaarheid en door de progressieve implementatie van een exploitatieschema dat de aansluitingsknooppunten veralgemeent.

3. Belangrijkste posten

3.1. *Capaciteitsbehoud*

Doelstelling: De betrouwbaarheid en de stiptheid garanderen (doelstelling: 92,5% in 2017 zonder neutralisatie) van de treindiensten, door een adequate aanpassing en vernieuwing te gepasten tijde van de vaste installaties (bovenleidingen, seinhuizen, sporen, wissels, enz.) en dit op alle bestaande lijnen.

Het capaciteitsbehoud ook wel “vernieuwing van de infrastructuur” genoemd heeft tot doel de infrastrukturelementen die aan het einde van hun economische levenscyclus zijn gekomen, te vervangen. Het is dus essentieel om rekening te houden met de levensduur van de infrastructuur onderdelen. Het echt onderhoud wordt geboekt bij de exploitatie budgetten (niet bij het MIP) en heeft tot doel om de onderdelen, die niet einde levensduur zijn, te onderhouden en zo hun optimale functionaliteit te behouden³.

De capaciteit van het net in stand houden, is waarborgen dat de technische infrastructuren (spoortoestellen, kunstwerken, bovenleidingen en onderstations, voedingsapparatuur voor de seininrichting en eigenlijke seininrichting) voldoende investeringen genieten, om een kwalitatieve dienstverlening te blijven waarborgen zowel op het vlak van de stiptheid als op veiligheidsvlak.

³ Deze elementen worden uitvoerig uiteengezet in de audit die op vraag van Infrabel door de EPFL-LITEP-groep van de Ecole polytechnique fédérale de Lausanne werd uitgevoerd “over de financiële noden voor het capaciteitsbehoud van het Belgische spoorwegnet tijdens de periode 2013-2025” (juli 2011).

Stand van zaken

Infrabel heeft in 2011 een onderzoek besteld bij een expertengroep van EPFL-LITEP, dat idealiter tegen het volgende MIP zou moeten zijn geactualiseerd. Volgens dit onderzoek hebben de voor het capaciteitsbehoud toegewezen middelen op middellange en lange termijn een rechtstreekse invloed op de stiptheid op het net, doordat ze inwerken op:

- de betrouwbaarheid van de infrastructuurcomponenten;
- de instandhouding van het systeem, zowel op technisch als financieel vlak (verband tussen de onderhoudsuitgaven en uitgaven voor vernieuwing).
- de duurzaamheid van het patrimonium. ⁴

Deze audit die in 2011 werd opgesteld, komt tot de vaststelling dat er een recurrente onderinvestering was voor de voorgaande jaren op het vlak van het capaciteitsbehoud van het Belgische spoorwegnet.

De mogelijke risico's omvatten:

- een toename van de BTS (Berichten van tijdelijke snelheidsbeperking), die resulteren in een afname van de referentiesnelheid op bepaalde lijnen en dus slechtere reistijden, die de facto de aantrekkelijkheid van deze lijnen vermindert.
- een veralgemeende afname van de stiptheid in een grootteorde van 20% binnen 10 jaar. Een derde van de aan Infrabel toegeschreven vertragingen zijn inderdaad het gevolg van de aftakeling van de infrastructuur.

Bijlage 1 bij dit advies zet de elementen uiteen van de diagnose over het capaciteitsbehoud.

Algemene aanbevelingen

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- de infrastructuur aanpassen aan de exploitatienoden voor het aanbod op korte termijn en aan de voorvoelde noden voor de progressieve implementatie van een exploitatieschema gebaseerd op een veralgemening van de aansluitingsknoop-punten. Het is dus noodzakelijk om een exploitatievisie op lange termijn te ontwikkelen voor het volledige net om de toekomstige noden te identificeren en geen moeilijke omkeerbare keuzes te maken (zie ook de onderstaande aanbeveling);
- voorzichtig zijn op het vlak van de vereenvoudiging van de netinstallaties (uitwijksporen, kruisingen, wissels, sectionering van de lijn op het vlak van seininrichting) Enerzijds moet men vermijden de regels voor exploitatiemogelijkheden te verstrengen zonder vooraf een exploitatieschema op lange termijn te hebben uitgewerkt. Anderzijds moet men bij werken (vernieuwing en modernisering van de infrastructuur, ...) en bij

⁴ Advies EPFL-LITEP, *Op. cit.*, 2011, p. 5.

incidenten (trein in nood, averij aan de bovenleiding, persoonsongeval, ...) de betrokken baanvakken van de lijn tijdelijk op enkelspoor kunnen exploiteren⁵. Het Comité vraagt Infrabel en de NMBS (en in voorkomend geval ook samen met andere spoorwegondernemingen) om in overleg normen op te stellen die op de verschillende lijnen van het net de optimale intervallen bepalen tussen de wisselstraten voor het overgaan op tegenspoor en voor het terugkeren naar het normaalspoor alsook de optimale afstanden tussen de uitwijk- en wijksporen, naargelang van verschillende parameters zoals de omvang van het verkeer in de loop van drukkeres periodes, de treincategoriën die rijden op de lijn (IC-treinen en/of L- of goederentreinen). In dit domein beveelt het Comité aan om zich te baseren op de ervaring (en de normen) van de Zwitserse spoorwegen (CCF) die bekend staan voor hun doeltreffendheid in het beheer van het verkeer en de stiptheid van hun treinen. Deze normen moeten vervolgens worden opgenomen in het beheerscontract tussen de Staat en Infrabel en worden toegepast in de uitvoering van de opeenvolgende meerjareninvesteringsplan-nen;

- het algemene beleid voor de instandhouding (capaciteitsbehoud + onderhoud en transversale visie voor de verschillende districten) versterken ten voordele van een gezonder financieel beheer voor de infrastructuurbeheerder en een optimalisering van het beleid voor de instandhouding en de vernieuwing⁶; zich richten naar een meer voorspelbaar onderhoud (meer bepaald via de software Smarter-M) om het instandhoudingsbeheer te organiseren op basis van de echte noden die op het net worden vastgesteld;
- periodiek een beoordeling maken van de toestand van het net, die de bijwerking van het register van de activa mogelijk maakt (verschillende karakteristieken van het net, lijn per lijn, met een rangschikking van de toestand van de infrastructuur). Het Comité wil een presentatie krijgen over deze regelmatige beoordeling.

Voor het volgende MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- instaan voor de nodige inhaalbewegingen zoals deze werden geïdentificeerd in het EPFL-LITEP-onderzoek, bij het begin van het MIP, en hier voorrang aan geven;
- Voorzien in een adequaat jaarlijks budget voor de post “behoud van capaciteit” in het PPI van 2016-2020 van Infrabel om de noodzakelijke vernieuwing van het net voor de periode 2016-2020 te verzekeren en om de stiptheidsdoelstellingen te halen.
- in stand houden van de infrastructuurelementen (spoortoestellen, wissels voor de neming van het tegenspoor en herneming van het normaalspoor, wijksporen) die

⁵ Om in deze omstandigheden een aanvaardbaar stiptheidsniveau aan te houden, moeten de lijnsecties die in enkelspoor worden uitgebaat, niet te lang zijn en moeten er bijgevolg op voldoende regelmatige intervallen wissels zijn voor het overgaan op tegenspoor en voor het hernemen van het normaalspoor. Bovendien moeten op regelmatige intervallen aanwezige uitwijksporen het mogelijk maken om het verkeer vlotter te laten verlopen en te doen toenemen op de lijnen die bereden worden door treincategorieën waarvan de gemiddelde snelheden verschillen (lokale en intercitytreinen, goederentreinen).

⁶ In dit verband verwijst de literatuur naar een verhouding tussen de uitgaven voor het behoud van de capaciteit (MIP) en die welke verband houden met het lopende onderhoud (exploitatie-toelage) die idealiter de 1/1-verhouding zou moeten benaderen (zie bijlage over het behoud van de capaciteit).

nodig zijn voor een vlotte exploitatie van de huidige en toekomstige treindienst (zie hierboven).

Beoogde effecten:

- gevoelige verbetering van de stiptheid (behalen en zelfs overtreffen van de doelstellingen bepaald door minister Galant van 90% van de gewogen stiptheid in 2019);
- verhoging van de referentiesnelheid op de lijnen waar dit mogelijk en nuttig is, rekening houdend met de gewenste aansluitingsknooppunten;
- verhoging van de commerciële snelheid van de treinen;
- verbetering van de betrouwbaarheid van de exploitatie en de robuustheid van het spoorwegsysteem;
- verhoging van de beschikbaarheid van de infrastructuur;
- continuïteit van de exploitatie op de lijnen van categorie C gelegen in landelijke gebieden.

3.2. *Rollend materieel*

Doelstellingen:

- gevoelig verbeteren van de betrouwbaarheid van het rijkundepark van het rollend materieel;
- verhogen van de capaciteit van het rollend materieel om zo te anticiperen op de gewenste toename van het aantal reizigers (+20% tussen 2014 en 2020) en de noden inzake vernieuwing van het park, met inachtneming van een optimale toegankelijkheid en een optimaal reiscomfort voor de gebruikers, en meer in het bijzonder de personen met een beperkte mobiliteit.

Stand van zaken

Het huidige park van het rollend materieel van de NMBS alsook het beheer ervan kennen momenteel verschillende beperkingen:

- de verhouding van de zitplaatsen per reiziger-km, ook al verbetert deze al enkele jaren en ligt deze hoger dan in een aantal buurlanden, toch blijft deze ontoereikend om te voldoen aan de huidige bezetting op bepaalde lijnen tijdens de spitsuren;
- het rollend materieel is onvoldoende betrouwbaar en is verantwoordelijk voor ongeveer een derde van de vertragingen en de meerderheid van de afgeschafte treinen;
- het rijkundepark veroudert (40% zal de theoretische grensleeftijd in 2025 bereiken);
- de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel is zwak (ongeveer 77%, ofwel 23% van het park zijn iedere dag onbeschikbaar omwille van herstellingen, onderhoud of vernieuwing);
- de technische karakteristieken van het materieel zijn vaak uiteenlopend, weinig gestandaardiseerd, zonder daarom te zijn aangepast aan de verschillende soorten spoorbediening (IC, L, S);

- het rollend materieel is grotendeels ontoegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit, zeker gelet op het feit dat het materieel niet is afgestemd op de huidige perronhoogtes (zie punt 3.3);
- het rollend materieel is weinig aangepast aan een bediening op buitenlandse netten, en dit geldt in het bijzonder in Duitsland (elektrificering) en in Nederland (vrijruimteprofiel) wat de grensoverschrijdende bediening bemoeilijkt.

Momenteel biedt de NMBS 365.000 zitplaatsen aan. Volgens de ramingen die het onderzoeksbureau TRITEL in 2012 uitvoerde zullen hiervan:⁷

- 62.000 plaatsen binnenkort moeten vernieuwd worden;
- 143.000 plaatsen, ofwel 40% van het huidige rijkstuitpark op progressieve wijze tussen nu en 2025 de leeftijd van 45 jaar bereiken, dit is de gebruikelijke levensduur van het rollend spoorwegmaterieel en deze zullen bijgevolg moeten worden vervangen;

Bovendien zal de beoogde (+20% reizigers tussen 2014 en 2020, ofwel een gemiddelde jaarlijkse aanwas van 3,33%) toename van de bezetting, *in theorie* vereisen dat er tegen 2020⁸ ongeveer 78.000 zitplaatsen bijkomen. Het is echter niet zeker noch wenselijk dat deze aanwas van de bezetting gebeurt in de toenamen.

Om te kunnen tegemoetkomen aan de groeiende vraag van de reizigers en problemen met recurrente ondercapaciteit te vermijden zijn er verschillende, eventueel te combineren, maatregelen mogelijk:

- de dagelijkse beschikbaarheid van het rollend materieel verbeteren (de door het Co-mité voorgestelde doelstelling is een verhoging met 2% per jaar tussen nu en 2020). Volgens de NMBS zou het zonder nieuwe zware investering mogelijk zijn om 25.000 bijkomende plaatsen aan te bieden op voorwaarde dat er een beschikbaarheidspercentage van 86% wordt gehaald;
- voor het materieel dat al ingezet wordt voor korte en middellange afstanden (S en L), interieuraanpassingen overwegen die meer capaciteit genereren, zoals al wordt toegepast op de meeste buitenlandse netten (grote ruimtes vrijgemaakt rond de deuren, klapstoelen, inrichting in de lengterichting, enz.). Dit maakt het mogelijk om de capaciteit van elke trein met 40% te doen toenemen;
- betere spreiding van de reizigers over de spitsuren en buiten de spitsuren;
- het spitsuur lichtjes spreiden om de treinen ietwat te ontlasten en tegelijkertijd een betere dienstverlening aan de gebruikers voor te stellen (verhoogde frequentie);
- het spooraanbod en het aantal verbindingen vergroten (eerder dan te opteren voor een toename van het aantal treinen);
- nieuwe bestellingen van rollend materieel plaatsen.
- beheer van de infrastructuurcapaciteit (met name via de implementering van software zoals RECIFE-MILP, gebruikt in het kader van de Franse projecten).

⁷ TRITEL, *Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie*, februari 2012, p. 67.

⁸ IEW-berekeningen op basis van ramingen van TRITEL, *Op. Cit.*, p. 67.

Er dient te worden opgemerkt dat de NMBS onlangs een raamcontract heeft gesloten met het consortium Bombardier-Alstom voor de mogelijke aankoop van rollend materieel van het type M7 voor 1.362 rytuigen. De eerste bestelling die de NMBS in december 2015 plaatste, betreft 445 dubbeldekrijtuigen, op te leveren tussen 2019 en 2021, voor een bedrag van 1,3 miljard €.

In zijn advies 2015/001, heeft het Comité gewezen op de beperkte meerwaarde die dit nieuwe materieel bijdraagt, dat vooral vasthoudt aan een netto toename van het aantal zitplaatsen, zonder voldoende rekening te houden met de toegankelijkheid van het rytuig (aanwezigheid van een dubbele trap, onaangepaste hoogte van de deuren), noch met het comfort van de reizigers (onvoldoende plafondhoogte, de kleine afmetingen van de compartimenten). Het acceleratieniveau van het rollend materieel wordt eveneens als onvoldoende beoordeeld.

Algemene aanbevelingen

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- de noden op korte, middellange en lange termijn ramen voor wat betreft het aantal zitplaatsen naar gelang van de groei doelstellingen van het cliënteel en de toekomstige vervoersplannen, teneinde te anticiperen op de risico's van ondercapaciteit; en door bij deze ramingen rekening te houden met de reserve aan rollend materieel die de robuustheid van het systeem kan verhogen (dit reservematerieel kan bestaan uit materieel dat er al een langere levenscyclus heeft opzitten).
- de bestekken voor de bestelling van rollend materieel in de toekomst aanpassen zodat:
 - men voldoet aan de normen op het vlak van toegankelijkheid, comfort, interoperabiliteit (op buitenlandse netten) en uitrusting⁹;
 - men beschikt over rollend materieel dat is aangepast voor de beoogde soort bediening (IC, IR, L en S) en dit zowel op het vlak van technische karakteristieken (acceleratieniveau dat hoger is dan 1m/s² voor de bediening van het type S en L) als voor wat betreft de binneninrichting (multifunctionele ruimte voor de bedieningen van het type S en L, meer zitcomfort voor IC-bedieningen), daarbij zoveel mogelijk opterend voor een standaardisering van het materieel binnen elk bedieningstype;
- men vooral gebruik maakt van andere modaliteiten voor de verwerving van materieel dan bestellingen die het ontwerp van specifiek materieel inhouden, zoals de aankoop van materieel “op voorraad” of de huur van materieel;
- men prioritair inzet op het optrekken van de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel met 2% per jaar vanaf 2016, vooral door de polyvalentie van de werkplaatsen

⁹ Zoals werd aangegeven in het begin van dit document, zal het Comité binnenkort een advies opstellen over aanpassingen die bevorderlijk zijn voor de intermodaliteit en de toegankelijkheid voor PVM, en dit zowel voor de infrastructuur (stations, halteplaatsen) als voor het rollend materieel.

voor het lopend onderhoud te verhogen (dit zou het percentage leegrijdende treinen verminderen) en nachtwerk in de werkplaatsen mogelijk maken.

- De geleidelijke automatisering van het rollend materieel voorbereiden (rijden, informatie voor de reizigers, actueel tijdsbeheer, stop aan het perron, enz.).

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- aanpassen van de tweede en derde schijf van de bestelling van het M7-materieel met het oog op een betere toegankelijkheid;
- opstellen van nieuwe bestekken en de volgende bestellingen van (aangepast en gelijkvloers) rollend materieel regelen om te voorzien in een voldoende capaciteit op middellange en lange termijn.

Beoogde effecten:

- verbetering van de stiptheid door de verkorting van de tijd die nodig is voor het opstappen en afstappen van treinen;
- verbetering van de reistijden;
- verbetering van het comfort voor de reizigers;
- ter beschikking stellen van de capaciteiten die het mogelijk maken om een aanzienlijke modal shift naar het spoor te waarborgen;
- afbouw en doeltreffender beheer van het bestaande park van rollend materieel.

3.3. Stations en onbewaakte stopplaatsen

Doelstelling: zorgen voor een kwalitatief onthaal in alle stations en stopplaatsen van het spoorwegnet;

Stand van zaken

De realiteit van de stations en onbewaakte stopplaatsen verschillen sterk op het terrein, voor wat betreft:

- de beschikbaarheid van een stopplaats (sommige gebieden beschikken over onvoldoende stopplaatsen, van andere stopplaatsen wordt weinig gebruik gemaakt);
- de kwaliteit van het beschikbare aanbod;
- het uitrustingsniveau, het niveau van informatie en comfort voor de reizigers, met inbegrip van de staat van de installaties (gebouw, perrons, gangen onder de sporen, omgeving, enz.); en de aanwezigheid van trappen in het station (die bij gebrek aan alternatief, aanleiding geven tot een verminderde toegankelijkheid
- de perronhoogte (28, 55 of 76 cm), die de instapomstandigheden van de reizigers aantast en het voor sommigen (PBM) onmogelijk maakt om zelfstandig aan boord te gaan, leidt ertoe dat de bestekken voor de bestelling van rollend materieel (zie de casus van de M7) behoorlijk complex worden. Voorts heeft dit ook een weerslag op de behaalde

reistijden (deze worden berekend op basis van de langste benodigde tijd met het meest ongunstig materieel);

- de complementariteit met de andere vervoersmodi (intermodaliteit) zowel op het vlak van toegang, parkeren als uitrusting.

Tezelfdertijd zijn het ook een beperkt aantal stations, meestal die vlakbij de arbeidskernen, die een geconcentreerde reizigerstoevloed te verwerken krijgen. Dit moet worden bekeken binnen een meer algemene context van de lage aantrekkingskracht van lokale lijnen (te zwak aanbod, weinig aantrekkelijke dienstregelingen, slechte aansluitingen met de grote stations voor deze verbindingen) vooral dan in landelijke gebieden, maar ook van het autoverkeer dat buiten de stadscentra weinig mobiliteitshinder ondervindt.

Naast deze belangrijke discrepanties, vertoont het merendeel van de stations en stopplaatsen een nog te zwakke stedenbouwkundige en territoriale verankering met een beperkte aandacht voor de omgeving waarin het station zich inpast.

Algemene aanbevelingen:

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- een categorisering opstellen van de stations en stopplaatsen op basis van demografische criteria (woonkernen, schoolkernen, arbeidskernen en grote algemene voorzieningen), stedenbouwkundige criteria (dichtheid binnen een straal van 800 m tot 1,5 km rond de stopplaats) en naargelang van het functioneel belang van de stopplaats op het net (is het bijvoorbeeld al of niet een aansluitingsknooppunt);
- een minimale uitrustingsgraad, multimodale toegankelijkheidsgraad van de diensten in het station voor elke categorie van stopplaats bepalen, vooral door de REVALOR-normen te actualiseren en het STOP-beginsel (voetganger -fiets - openbaar vervoer - privévervoer) toe te passen om orde te brengen in de toegangsprioriteiten tot het station en de perrons;
- op het vlak van stationsaanleg moet men voortaan de voorkeur geven aan de bouw van hellende vlakken i.p.v. liften zoals dit het geval is in de meeste Zwitserse stations.
- de investeringen die voor de noden van de pendelaars moeten worden gedaan en het functionele karakter van de beoogde renovatie te laten primeren. De verbeteringen die voortvloeien uit specifieke stedenbouwkundige of architecturale verzuchtingen (autoparkings inbegrepen), die het minimale uitrustingsniveau toegekend aan elke categorie van stopplaats te buiten gaan, zullen worden gefinancierd met specifieke budgetten die buiten het MIP vallen. Dit kan dan met cofinanciering of financiering uitsluitend door de lokale en gewestelijke overheden;

- men moet extra aandacht hebben voor terreinen die in de nabijheid van het spoor-wegnet zijn gelegen. Het Comité wijst op de gevaren met betrekking tot de afstand van activa in het streven naar schuldaanzuivering. De NMBS-groep is momenteel nog eigenaar van talrijke terreinen in de nabijheid van de stations en onbewaakte stop-plaatsen. Deze terreinen zijn mede door hun aantrekkelijke ligging van strategisch belang. Enerzijds kan de inplanting van interessante vastgoed-, commerciële of sociale projecten, het klantenpotentieel van het openbaar vervoer vergroten en zo een financiële meerwaarde voor de NMBS en Infrabel garanderen. Anderzijds moet de beschikbare ruimte worden bewaard om de uitbouw en verbetering van het openbare vervoersaanbod mogelijk te maken (aanleg van intermodale stations (trein-bus) of uitsluitend aanleg van spoorweginfrastructuren (aanleg van meer of langere perrons bijvoorbeeld). Het is dus onontbeerlijk om de overpeinzingen rond de besteding van deze gronden mee te nemen in de denkplannen rond het langetermijnaanbod.
- met behulp van voorafgaande risicoanalyses beveiligde spoorwegovergangen voor fietsers en voetgangers inrichten die toegankelijk zijn via de perrons en via de onbewaakte stopplaatsen op minder drukke spoorlijnen (naar Nederlands voorbeeld). Ze kunnen een waardevol alternatief zijn voor de bouw van onderdoorgangen of loopbruggen (laten we in het achterhoofd houden dat in de landelijke gebieden 60% van de reizigers zich te voet naar het station verplaatst¹⁰); voorts kan men de verlenging van bestaande loopbruggen of onderdoorgangen overwegen: dit maakt het mogelijk de stationsbuurten te ontsluiten en zo de toeloop naar het station te vergroten.
- De aanleg en integratie van de stationsbuurt in de omliggende gebieden moet integraal deel uitmaken van de denkoefening rond ieder renovatieproject. De transversaliteit van het station, aan de overkant van de sporen, moet als een prioriteit worden gezien om het staddoorsnijdingseffect te corrigeren.

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- een renovatieplanning van de stations en onbewaakte stopplaatsen tussen nu en 2020 opmaken met een gedetailleerde beschrijving van de budgetten die hiervoor nodig zijn en met als prioriteit het investeren in de minder onthaalvriendelijke stopplaatsen daarbij rekening houdend met het aantal betrokken reizigers, volgens een billijkheidsbeginsel (zie bijlage 2);
- bij de uitvoering van de renovatieplanning de systematische verhoging van de perrons naar een standaardhoogte toepassen;
- in overleg met de gemeentebesturen en gewestelijke overheden, maar ook met de verenigingen of belangengroepen van burgers of uit de private sector een omschakelingsbeleid van oude stationsgebouwen opzetten.

¹⁰ TRITEL, *Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie*, février 2012, p. 19, gebaseerd op met name de werken in de permanente conferentie voor territoriale ontwikkeling (CPDT)

Ter herinnering: het Comité zal een specifiek advies met betrekking tot de toegankelijkheids- en intermodaliteitskwesties opstellen.

Beoogde effecten:

- verbetering van de stiptheid door een vermindering van de tijd die nodig is voor het opstappen en afstappen van treinen (verhoging van de perrons);
- verbetering van de reistijden (verhoging van de perrons);
- verbetering van het comfort voor de reizigers en van de levenskwaliteit van de omwonenden;
- betere territoriale en stedenbouwkundige integratie;
- betere territoriale billijkheid

3.4. Veiligheid

Doelstellingen: een maximaal veiligheidsniveau op het net handhaven door een systemische en overkoepelende visie op veiligheid (spoorinfrastructuren, seingeving, ETCS-uitrusting op de lijnen en op het rollend materieel, enz.) en relevante investeringen.

Stand van zaken

Volgens het Masterplan ETCS zal tegen 2023 al het rollend materieel van de NMBS met ETCS zijn uitgerust en voor het volledige net van Infrabel zal dit tegen 2023 het geval zijn. Vanaf 2025 zal materieel dat niet met ETCS is uitgerust, niet meer op het Belgische sporennet mogen rijden.

Het risico dat de huidige situatie inhoudt, is het gevolg van het naast elkaar voorkomen van twee verschillende veiligheidssystemen op het net en een park van rollend materieel dat slechts deels met ETCS is uitgerust. Uiteraard kan de migratie van één naar een ander systeem niet van het ene op het andere moment gebeuren en vereist dit een strikt beheer.

De uitrusting van de treinen met een snelheidscontrolesysteem is slechts één, weliswaar belangrijk, aspect van de complexe problematiek van de spoorwegveiligheid. *“In België getroost men zich grote inspanningen voor de veiligheid van het spoor, maar vanuit een te enge visie waarbij men te veel focust op de technologie en te weinig op veranderingsbeheer, door te hevig te reageren op het ongeval te Buizingen en onvoldoende proactief in te spelen op de ontwikkelingen die zich zowel op internationale als op nationale schaal hebben voorgedaan in het domein van het vervoer per spoor”* Deze verklaring van de experts die gehoord werden door de Commissie Buizingen nodigt uit tot een meer allesomvattende aanpak van de veiligheid.

Algemene aanbevelingen

Het Comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- de vernieuwing van de infrastructuren (sporen, bovenleiding en vooral seingeving) en van het rollend materieel beschouwen als een investering voor de veiligheid;
- de kosten strikt in de hand houden en de versie 2.3.0.d invoeren die momenteel de standaard en interoperabele versie is. Het Comité is ook van oordeel dat, gelet op de kosten die eruit voortvloeien, de migratie naar een versie 3.x.y. niet kan worden overwogen, alvorens deze versie stabiel is en erkend als zijde “standaard” en deze op grote schaal op Europees niveau wordt gebruikt. Het gebruik op Europese schaal is ook onontbeerlijk om garanties te krijgen bij de leveranciers op het vlak van bevoorrading, instandhouding en een redelijk voordelige prijszetting van de gebruikte uitrustingen.
- het ETCS-masterplan up-to-date brengen op basis van deze elementen en op basis van de audit die ter zake door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd besteld;
- de plaatsen waar men heeft vastgesteld dat er regelmatig over de sporen wordt gelopen, in kaart brengen en de nodige maatregelen treffen.

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- eerst en vooral de spoortoestellen (waaronder de seingeving) en de kunstwerken (bruggen en tunnels) in kritieke staat vernieuwen;
- het ETCS-masterplan (aangepast indien nodig) concretiseren door een planning van de investeringen in ETCS-uitrusting volgens een nauwkeurige planning en cartografie, teneinde de gevaren verbonden aan het naast elkaar bestaan van meerdere automatische treinbeïnvloedingssystemen op eenzelfde netwerk en aan de discrepantie tussen de uitrusting van de infrastructuur en de uitrusting van de treinen die erop rijden, te beperken.

Beoogde effecten:

- verbetering van de veiligheid op het spoorwegnet

3.5. *Uitbreiding van de capaciteit*

Doelstellingen: de flexibiliteit en de prestaties van het spoorwegnet verbeteren door eerst en vooral de lopende werven (GEN, As 3, Lijn 50A) af te werken en vervolgens voorrang te geven aan quick-win-projecten, zoals die welke het ANGELIC-project betreffen (voorstads-bediening van Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi).

Stand van zaken

Gelet op de korte periode die het volgende MIP (2016-2020) dekt en de te verwachten aanzienlijke terugschroefing van de investeringstoelagen, is het niet echt realistisch te hopen op nieuwe grote capaciteitsuitbreidingsprojecten voor de komende jaren. De prioriteit bestaat er wel degelijk in om vooral de bestaande capaciteit (zie punt 3.1.) in stand te houden om de toekomst veilig te stellen en voor te bereiden.

Diabolo en de tunnel Schuman-Josaphat zijn nu af, maar de afwerking van andere uitbreidingsprojecten, die al jaren terug zijn aangevat, worden steeds maar weer uitgesteld. Dit is meer bepaald het geval voor de GEN-werven op de lijnen 124 en 161 (deadline aanvankelijk gepland voor 2012 volgens het Samenwerkingsakkoord) en de werken op de as Brussel-Luxemburg (deadline aanvankelijk gepland voor 2014) die een negatieve weerslag hebben op de dagelijkse dienstverlening aan de reizigers.

Het Comité begrijpt dat bij omvangrijke werken, Infrabel het verkeer op bepaalde baanvakken tijdelijk kan onderbreken. Maar deze onderbreking moet van korte duur zijn en buiten de piekmomenten (weekend, verlengd weekend, vakantieperiode, voor lokale treinen eventueel tussen 22/23u en 5/6u, ...) gebeuren, in zoverre er aanzienlijke tijdwinst kan worden geboekt in de duur van de werken en de ongemakken voor de klanten doorgaans gevoelig minder zijn. In dergelijke situaties is precieze en tijdig meegedeelde informatie primordiaal: over het (lokale) vervangvervoer, over de omleidingen en de afschaffing van treinen.

Ieder capaciteitsuitbreidingsproject moet bij zijn selectiecriteria in ieder geval rekening houden met de kosten/batenverhouding van de beoogde investeringen, de afstemming ervan op de langetermijnvisie (exploitatieschema gestoeld op een veralgemening van de aansluitingsknooppunten) en de afstemming ervan op de doelstellingen inzake de territoriale ontwikkeling van de verschillende gewesten.

Algemene aanbevelingen:

Het comité doet bijgevolg de volgende aanbevelingen:

- voorrang geven aan het behoud van de capaciteit boven elke capaciteitsuitbreiding en de opgestarte werven afwerken alvorens nieuwe uitbreidingsprojecten aan te vatten;
- de infrastructuurnoden (seingeving, inhaalsporen, spoor kruisingen, aanloop naar grote spoorwegstations, lokalisatie van de eindstations, toegang tot de onderhoudszones, stroombevoorrading) die voortvloeien uit het exploitatieschema op lange termijn gestoeld op een veralgemening van de aansluitingsknooppunten (visie 2020-2030 nog in opmaak) en de aanbevelingen van het onderzoek Rail4Brussels voor wat betreft de doortocht door Brussel zorgvuldig onderzoeken;

- de identificatie van de baanvakken waar er op vlak van reistijd winst kan worden geboekt, is noodzakelijk voor de organisatie van doeltreffende aansluitingsknooppunten;
- de verplaatsing en/of heropening van (nieuwe) stopplaatsen overwogen in verband met het exploitatieschema 2030.

Voor het MIP 2016-2020, doet het Comité de onderstaande aanbevelingen:

- de lopende werven afwerken met het oog op een progressief en snel rendement op het vlak van de voortgang van de werken, daarbij voorrang gevend aan:
 - voor het GEN op lijn 161: het op 4 sporen brengen van de baanvakken Watermael - La Hulpe - Rixensarten Ottignies - vertakking Louvain-la-Neuve waar de grootste werken achter de rug zijn; aanleg en afwerking van de stations en parkings van Ottignies (met inbegrip van de spoorweginstallaties), La Hulpe, Genval, Rixensart, Profondsart en Boitsfort, tegen 2020;
 - voor het GEN op lijn 124: het op 4 sporen brengen van het baanvak Waterloo – Eigenbrakel – Braine l’Alliance waar de grootste werken achter de rug zijn; aanleg en afwerking van de stations en parkings van Eigenbrakel (met inbegrip van de spoorweginstallaties), Waterloo, Braine l’Alliance, tegen 2020;
 - voor de as Brussel-Luxemburg: de uitvoering van alle vernieuwings- en moderniseringswerkzaamheden die voorzien zijn tussen de vertakking Louvain-la-Neuve en de grens met het Groothertogdom Luxemburg tegen 2020
 - voor lijn 50A: de afwerking en indienststelling tegen 2020 van de 4 sporen op de baanvakken Gent-Hansbeke en Beernem-Brugge van de lijn 50A Gent-Brugge;
- de aanleg van Engelse vertakkingen, in het bijzonder te Lier (knooppunt van de lijnen 15 en 16) en te Schellebelle (knooppunt van de lijnen 50 en 53);
- Gelet op de vermindering van de staatstoelagen en rekening houdend met de nominale rentevoeten op lange termijn die momenteel zeer laag zijn (de reële interestvoeten zijn zelfs negatief), pleit het Comité voor:
 - de oprichting van twee SPV (Special Purpose Vehicles) voor de financiering van de voornoemde investeringen op de lijnen 124 en 161 waarvan het bedrag de resterende beschikbare middelen van het GEN-fonds overschrijdt. De noodzakelijke leningen zouden worden aangegaan door de NMBS (stations en parkings) en door Infrabel (spoorweginfrastructuur) en ter beschikking worden gesteld van de SPV. Deze SPV zouden dan de werken financieren en het beheer van de werkzaamheden delegeren aan de NMBS en Infrabel. De terugbetaling van de leningen en de betaling van de interesten (over een overeen te komen termijn, van 10 tot 15 jaar bijvoorbeeld) zouden ten laste zijn van de toelage van de FOD Mobiliteit en Vervoer, zoals dit ook het geval is voor de bestaande SPV (SPV As 3 Brussel-Luxemburg, SPV Zeebrugge, ...).

- aanvullend zou het gebruik van de prefinanciering voor de spoorwegverbinding naar de luchthaven van Gosselies kunnen worden gebruikt voor de uitvoering van de GEN-werken op de lijnen 124, 161;
- de oprichting van een SPV voor de afwerking van het op 4 sporen brengen in 2020 van de baanvakken Gent-Hansbeke en Beernem-Brugge op de lijn Gent-Brugge en voor de aanleg van Engelse vertakkingen. Indien nodig kunnen de aan de SPV As 3 Brussel-Luxemburg toegekende middelen worden opgetrokken om het totaalbedrag van de moderniserings- en snelheidsverhogende investeringen te dekken.
- De nodige investeringen voor de progressieve indienststelling van de voorstadsbediening van agglomeraties (ANGELIC-project) en een exploitatieschema op lange termijn (2030-2040) onderzoeken en plannen.
- Opstellen van een minderhinderplanning om bij werken de doorstroming op bepaalde tijdstippen te faciliteren.

Het Comité zal voorstellen doen voor capaciteitsuitbreidingsprojecten, gewestelijke projecten inbegrepen, in zijn advies met betrekking tot een langetermijnvisie op mobiliteit (horizon 2030-2040) die een van de grondslagen van latere meerjareninvesteringsplannen zal vormen.

Dit advies wordt eenparig goedgekeurd in de plenaire vergadering van 5 juli 2016.