

JAAERVERSLAG 2015



Raadgevend Comité van de
Treinreizigers

Inleiding

Artikel 47/1 § 3 van de wet van 10 april 2014 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat betreft het raadgevend comité van de treinreizigers (Staatsblad van 24 juni 2014) bepaalt dat het Raadgevend Comité van de treinreizigers jaarlijks een activiteitenverslag opstelt voor de ondernemingen die reizigersvervoer per spoor aanbieden en het voorwerp uitmaken van opdrachten van openbare dienst, voor de minister waaronder de overheidsbedrijven ressorteren, voor de Minister die bevoegd is voor de regulering van het Spoorwegvervoer, voor de federale, wetgevende kamers en voor de gewestelijke overheden.

Hieronder vindt u het verslag van het comité dat een overzicht geeft van zijn werking tijdens de periode tussen 29 september 2015, de datum van de aanstelling van het nieuwe comité, en 31 december 2015. Dit verslag is beschikbaar op het secretariaat (zie bijlage 3).

Het activiteitenverslag wordt bezorgd aan:

- de ministers bevoegd voor de overheidsbedrijven en voor de regulering van het spoorwegvervoer
- de Wetgevende Kamers en de Gewestexecutieven
- de spoorwegoverheidsbedrijven die reizigersvervoersdiensten in het kader van hun opdrachten van openbare dienst aanbieden.

Inhoud

Inleiding	3
------------------------	---

Voorwoord	7
------------------------	---

Deel 1: Activiteitenverslag 2015

1.1	Werking van het comité	11
1.2	Samenstelling van het Comité	15
1.3	De activiteiten van het bureau	16
1.4	De vergaderingen van het bureau	17
1.5	De plenaire vergaderingen	19
1.6	Gesprek met ministeriële instanties	19
1.7	Gesprekken met de NMBS-Groep en diversen	20

Deel 2: De adviezen van 2015

2.1	Lijst van goedgekeurde adviezen	23
2.2	Thematisch overzicht van de adviezen	23
2.3	De goedgekeurde adviezen van 2015	24
2.4	Opvolging van de adviezen	29

Bijlagen

1	Lijst met uitgebrachte adviezen sinds 1996	31
2	Lijst van de leden van het Comité	39
3	Contact met het Comité	43

Voorwoord

Het nieuwe Raadgevend Comité van de treinreizigers, waarvan de leden bij ministerieel besluit van 20 augustus 2015 werden aangeduid, werd officieel geïnstalleerd op 29 september. Zoals de wetgeving bepaalt, komen de leden van het comité uit representatieve gebruikersorganisaties (reizigers, pendelaars, personen met een beperkte mobiliteit, fietsers, jongeren, ouderen, gezinnen, milieuactivisten, handelaars, consumenten, ...), uit de werkgevers- en vakbondsorganisaties, uit economische actoren en verenigingen van steden en gemeenten. Het comité is dus een officieel adviesorgaan waarvan de samenstelling is vastgelegd bij wet. In de mate waarin het comité alle betrokken gebruikers rond een gemeenschappelijk project bijeenbrengt, is het ook een legitieme woordvoerder met betrekking tot de spoorwegmobiliteit.

Het nieuwe comité dat kan rekenen op de medewerking van de FOD Mobiliteit en Vervoer, is meteen na zijn aanstelling aan de slag gegaan. Het comité heeft voor eerst zijn Huishoudelijk reglement opgesteld en bekrachtigd. Dit is een onontbeerlijk document voor de goede werking en organisatie van de werkzaamheden. Vervolgens werd gemotiveerd advies uitgebracht over de geplande aanschaf door de NMBS van nieuwe dubbeldekstreinstellen van het type M7. Dit advies is in zijn geheel voldoende kritisch ten aanzien van de technische gegevens van deze treinstellen. In het advies betreurt men het gebrek aan beleidsvisie van deze bestelling en de slechte toegankelijkheid van het nieuwe materieel. Deze slechte toegankelijkheid bestraft niet enkel de personen van de derde leeftijd of mensen met een verminderde mobiliteit, maar het belemmert ook de vlotte doorstroming van reizigers bij het in- en uitstappen. Voor de toekomst is het wenselijk en nuttig als de spoorwegonderneming het comité in de toekomst zou raadplegen voor de start van de opmaak van de lastenboeken bij iedere aanschaf van nieuw materieel. Dit zou het welzijn van de treinreizigers en de technische eisen van de onderneming ten goede komen.

Het comité werd op een voor de spoorsector in België cruciaal moment aangesteld: het moment van de nieuwe beheersovereenkomsten, het nieuwe meerjareninvesteringsplan en een nieuw vervoersplan worden momenteel uitgewerkt. In zijn zitting van 15 december 2015 werden bijgevolg drie werkgroepen opgericht die elk aan een van deze thema's is gewijd en tot doel heeft om, in het belang van de spoorreizigers en met het oog op een duurzame mobiliteit, relevante aanbevelingen te doen voor de toekomst van het spoor.

Het comité werkt onbezoldigd en op vrijwillige basis. Op het ogenblik van zijn hernieuwing hebben de bevoegde overheden de wens uitgedrukt dat het comité een nieuwe dynamiek zou krijgen. Het comité is vandaag zinnens om zich als volwaardige gesprekspartner op te stellen die de standpunten van alle organisaties die de reizigers vertegenwoordigen, verenigt. Opdat dit op duurzame wijze het geval zou zijn en opdat het comité zijn wettelijke opdracht als een echte partner van de spoorwegmobiliteit zou kunnen vervullen, is het erg wenselijk dat in het raam van de goedkeuring van de nieuwe beheersovereenkomsten, de begrotingstoewijzing aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, met het oog op het verzekeren van de logistiek van het comité, wordt aangepast.

Tot slot zouden de nieuwe beheersovereenkomsten de modaliteiten moeten bepalen die de betrekkingen tussen de NMBS en Infrabel enerzijds, en het comité anderzijds, regelen en in dit verband ook voorzien dat men van een logica van simpele raadpleging naar een echt overleg gaat. Deze wijziging van de logica zou een toegevoegde waarde bieden zowel voor de betrokken ondernemingen als voor de reizigers.

Dit verslag betreft de activiteiten van het comité van 29 september tot 31 december 2015, eerdere activiteiten beperken zich in 2015 tot de follow-up van de reorganisatie van het comité.

Henry-Jean Gathon
Voorzitter

Deel 1

**Activiteitenverslag
2015**

1.1 Werking van het comité

1 Basisopdracht Comité

Bij wet van 21 maart 1991 werd het Raadgevend Comité van Treinreizigers (RGCT) en de dienst van de Ombudsman opgericht. Zoals in deze wet is vastgelegd, brengt het RGCT-advies uit over alle aangelegenheden die betrekking hebben op de door het spoor verstrekte diensten.

Het Comité heeft dus een officiële opdracht; het vertegenwoordigt het maatschappelijk middenveld (zie 1.2).

Zijn opdracht bestaat erin de belangen van de treinreizigers te behartigen. Het is volkomen onafhankelijk van de publieke spoorwegondernemingen.

Terwijl de Ombudsdienst enerzijds de problemen van de individuele reiziger behandelt, zoekt het Comité naar een globale verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten en ijvert het tevens om te voorkomen dat de reiziger slechter af zou zijn.

Het Comité is samengesteld uit vrijwilligers (zie bijlage 2). Zij engageren zich vrijwillig, het betreft mensen met inzet en ervaring die beschikken over een grondige kennis op vlak van openbaar vervoer.

2 De beperkingen van het Comité

Het comité wordt beheerd door een bureau dat het taalevenwicht naleeft en bestaat uit een voorzitter, een vicevoorzitter en twee adjunctleden van het bureau die elk hun eigen privé -of beroepsactiviteiten en -verplichtingen hebben. Komend vanuit hun streek, vergaderen ze gemiddeld een keer per maand te Brussel in de gebouwen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het secretariaat neemt de belangrijkste administratieve taken van het comité voor zijn rekening (oproep voor de plenaire vergaderingen, beheer van het ledenbestand, verslag van de plenaire vergaderingen, enz.). Dit secretariaat wordt beheerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

3 De adviezen

Een advies kan worden uitgebracht op verzoek van de ondernemingen die passagiersvervoerdiensten per spoor aanbieden en die het voorwerp uitmaken van opdrachten van openbare dienstverlening, op verzoek van de minister waaronder deze overheidsbedrijven ressorteren, en op verzoek van de minister bevoegd voor de Regulering van het Spoorwegvervoer, of op eigen initiatief van het comité.

Het is enkel mogelijk aan deze vraag te voldoen indien er voldoende gegevens voorhanden zijn en indien er voldoende tijd is. In 2015 werd er geen enkel advies aangevraagd, noch door de ondernemingen die spoorvervoerdiensten voor reizigers aanbieden en het voorwerp uitmaken van opdrachten van openbare dienst, noch door de minister waaronder deze overheidsbedrijven ressorteren.

Het enige advies dat het comité uitbracht sinds zijn aanstelling op 29 september, deed het uit eigen beweging. Het in 2015 uitgebrachte advies gaat over het toekomstige rollend materieel, meer bepaald de aanschaf door de NMBS van nieuwe rijkstrijtuigen van het M7-type.

De adviezen zijn bedoeld om op een constructieve manier bij te dragen tot de verbetering van de dienstverlening door de ondernemingen die spoorvervoerdiensten voor reizigers aanbieden. De NMBS-Groep kan dan ook niet anders dan erkennen dat het RGCT zich constructief opstelt om in het belang van de reizigers samen naar oplossingen te zoeken.

4 De plenaire vergaderingen

Zoals bepaald in het Huishoudelijk reglement worden de gewenste adviezen voorbereid en opgesteld door werkgroepen die specifiek zijn opgericht naargelang van de behandelde thema's. De adviesvoorstellen worden vervolgens samen met de oproepingen voor de plenaire vergaderingen naar de leden verstuurd, zodat ze de voorstellen kunnen analyseren, hun opmerkingen formuleren en eventueel wijzigingen voorstellen. Deze opmerkingen worden vóór de plenaire vergadering naar het secretariaat opgestuurd en worden op de vergadering besproken. Zodra de adviesvoorstellen klaar zijn, worden ze ter goedkeuring aan zowel de vaste als plaatsvervangende leden voorgelegd.

5 De antwoorden op de adviezen

Volgens het artikel 35 van het beheerscontract moet de NMBS-Groep binnen een redelijke termijn reageren op de adviezen die het Comité uitbracht.

Deze antwoorden zijn bijzonder belangrijk voor het Comité, vooral wanneer de spoorwegonderneming zich niet kan vinden in de voorstellen van het RGCT.

6 Overleg over sommige adviezen en hun antwoorden

Wanneer de spoorwegonderneming een advies volledig of gedeeltelijk verwerpt, kan overleg nodig blijken. Uiteraard moet dit gebeuren met de dienst die het antwoord heeft opgesteld. Deze dienst zal de bevoegde ambtenaar afvaardigen en er zal een ontmoeting met hem worden geregeld omdat telefonische of schriftelijke besprekingen al snel steriel dreigen te worden.

7 Opvolging van de adviezen

Het spreekt voor zich dat de uitgebrachte adviezen ook moeten worden opgevolgd, vooral wanneer er voor een probleem een actie moet worden ondernomen of wanneer er nieuwe informatie over het onderwerp beschikbaar wordt. Het is onaanvaardbaar dat de spoorwegonderneming een advies klasseert zonder een volledig en afdoend antwoord te formuleren. In dit geval kan er een nieuw advies uitgebracht worden over dit onderwerp.

Zoals vermeld in punt 3, is de verstandhouding tussen het Comité en de spoorwegonderneming van groot belang om dergelijke situaties te voorkomen.

8 Informatie aan het Comité

Om degelijke adviezen te kunnen uitbrengen is actuele informatie noodzakelijk. Dit type informatie is niet voor iedereen beschikbaar. Het Comité moet over deze informatie beschikken om zijn wettelijke opdracht te kunnen vervullen. Het is dan ook noodzakelijk dat de spoorwegonderneming de juiste gegevens en inlichtingen over de dienstverlening aan de reizigers verschaft en een onbeperkte toegang tot de digitale informatiekkanalen verleent.

De spoorwegonderneming, elk binnen haar bevoegdheid, verbindt zich ertoe om de informatie binnen een redelijke termijn te bezorgen, vooral voor wat betreft de tarieven, het treinaanbod en de uurregeling.

Bij punt 1.7 hierna volgt een overzicht van alle contacten die het comité sinds zijn officiële aanstelling op 29 september 2015 met Infrabel en met de NMBS heeft gehad, om deze informatie te verkrijgen.

9 Betrekkingen tussen de NMBS-Groep en het RGCT Artikel 35 van het beheerscontract

Het beheerscontract van de NMBS dat in 2015 van kracht is, bepaalt in zijn artikel 35:

In uitvoering van de Wet op de Overheidsbedrijven werkt de NMBS samen met het raadgevend comité van de treinreizigers.

De NMBS-Groep engageert zich om:

- Via de NMBS, een volledig en gemotiveerd antwoord te geven op alle adviezen, door het Comité uitgebracht in verband met zijn activiteiten:
 - a) binnen de maand indien de informatie beschikbaar is binnen de onderneming;
 - b) binnen de twee maanden indien het antwoord voorafgaandelijke opzoekingen vereist;
 - c) binnen een redelijke termijn indien het de strategie van de onderneming betreft.

Indien de NMBS-Groep niet binnen de maand kan antwoorden, moet zij het RGCT via de NMBS-Holding hiervan binnen de maand verwittigen en motiveren waarom een langere termijn noodzakelijk is.

- Binnen een overeen te komen termijn (rekening houdend met de tijd die nodig is om een ernstig advies te formuleren vooraleer definitieve beslissingen worden genomen) het Comité op de hoogte brengen van de belangrijke wijzigingen die worden gepland op vlak van treinaanbod, evenals op het vlak van tariefaanpassing of andere wijzigingen die de reiziger betreffen
- Regelmatig het RGCT uit te nodigen (onderling af te spreken) op informatievergaderingen of overlegvergaderingen i.v.m. het gevolgde beleid.
- Een opvolgingsdossier op te stellen over de voorstellen van het RGCT die werden weerhouden.

Er dient te worden opgemerkt dat er in 2016 normaal een nieuw beheerscontract moet worden goedgekeurd. Het comité verlangt dat deze elementen er eveneens in zijn opgenomen.

1.2 Samenstelling van het Comité

Bij koninklijk besluit van 13 juni 2014 tot regeling van de samenstelling en de werking van het raadgevend comité van de treinreizigers, is het comité als volgt samengesteld:

- **16 leden die de treingebruikers vertegenwoordigen, van wie ten minste:**
 - één vertegenwoordiger voor de personen met een beperkte mobiliteit
 - één vertegenwoordiger voor de fietsers
 - één vertegenwoordiger voor de jongeren
 - één vertegenwoordiger voor de senioren
 - twee vertegenwoordigers voor de gezinnen
 - een vertegenwoordiger per gewest van de gewestelijke vereniging ter verdediging van de gebruikers van het openbaar vervoer
 - een lid van de milieuverenigingen;
 - een lid van de organisaties die de handelaars vertegenwoordigen
 - een lid van de consumentenorganisaties
- **3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen**
- **3 leden die de economische actoren vertegenwoordigen**
- **1 lid aangewezen door de Federale Overheid**
- **3 leden van de gewestelijke verenigingen van steden en gemeenten**

Het koninklijk besluit van 13 juni 2014 tot regeling van de samenstelling en de werking van het raadgevend comité van de treinreizigers bepaalt dat ook de onderstaande instanties met raadgevende stem zetelen:

- **de ombudsman van de Ombudsdienst voor de treinreizigers;**
- **1 vertegenwoordiger van het Planbureau;**
- **1 vertegenwoordiger van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.**

1.3 De activiteiten van het bureau

De verschillende activiteiten van het bureau worden hieronder kort opgelijst.

Januari - Augustus

De activiteiten van het bureau bestaan uit de follow-up van de actualiteit van het spoorwezen en de reorganisatie van het comité.

Oktober

- 06 Vergadering van de stakeholders bij de NMBS
- 13 Vergadering van het Bureau
- 16 Uitnodiging door de NMBS – Bezoek aan de werkplaatsen van “Bombardier” te Brugge
- 23 Rondetafelgesprek georganiseerd door Infrabel

November

- 09 Vergadering van het bureau
- 09 Uitnodiging door de Senaat van België voor een hoorzitting over het toekomstige vervoersplan 2017 van de NMBS
- 20 Bezoek aan de tentoonstelling TrainWorld met de NMBS en Infrabel

December

- 01 Vergadering van het bureau

1.4 De vergaderingen van het bureau

13 oktober 2015

- Besprekingen over de richtlijnen van het toekomstige Huishoudelijk Reglement:
 - ✓ Rol van het uitvoerend bureau voor de centralisatie van de belangrijke beslissingen.
 - ✓ Centrale rol van de werkgroepen voor de uitvoering van de adviezen.
 - ✓ Vastlegging van het aantal plenaire zittingen op 4 per jaar (in principe).
 - ✓ Procedure van goedkeuring van de adviezen bij consensus.
 - ✓ Verzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer om een werkbasis op te stellen voor het toekomstige Huishoudelijk Reglement van het comité dat op de vergadering van het uitvoerend bureau van 9 november 2015 zal worden besproken.

- Samenwerkingsprotocol RGCT/NMBS:
 - ✓ Verzoek tot uitvoering van een ontwerp van samenwerkingsprotocol door de NMBS.

- Vergadering van 6 oktober 2015 bij de NMBS - Vervoersplan 2017:
 - ✓ Zie document over de activiteiten van het uitvoerend bureau sinds de plenaire zitting van 29 september 2015.

9 november 2015

- Afronding van het huishoudelijk reglement van het comité:
 - ✓ Consensus die werd bereikt bij de leden van het uitvoerend bureau over de inhoud van het ontwerp van Huishoudelijk Reglement.
 - ✓ Het ontwerp wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de leden van het comité op de plenaire zitting van 15 december 2015.

- Voorbereiding van de hoorzitting in de Senaat - Vervoersplan 2017
 - ✓ Bepaling van een gemeenschappelijk standpunt indien verzoek om het advies van het comité.
 - ✓ Ondervraging betreffende de opdrachten van het comité in het kader van het multimodaal vervoer en betreffende de ontvangers van de adviezen van het comité.
 - ✓ Terugzending naar de leden van het comité voor de uitvoering van een advies als de Senaat hierom verzoekt.

- Oprichting van de werkgroepen op basis van de van de leden van het comité op het einde van de plenaire zitting van 19 september 2015 ontvangen verzoeken:
 - ✓ Vergelijking en prioritering van de verschillende thema's.
 - ✓ Oprichting van 5 werkgroepen:
 - Een werkgroep voor het vervoersplan 2017: het is nodig om een eigen werkgroep te hebben die kan samenkomen buiten de enkel door de NMBS georganiseerde vergaderingen.

- Een werkgroep Meerjareninvesteringsplan: Het comité zal over het toekomstige MIP worden geraadpleegd. Het zal dus nodig zijn om vooraf een voorbereiding te hebben om bij de raadpleging voldoende vroeg te kunnen reageren.
 - Een werkgroep over de beheerscontracten: Hoewel er nog steeds ondervragingen zijn, zal het gunstig zijn om op de volgende plenaire zitting een werkgroep op te richten die klaar is om te reageren bij een verzoek om raadpleging.
 - Een werkgroep over de informatie aan de reizigers.
 - Een werkgroep betreffende de intermodaliteit tussen het spoorwegvervoer en de fiets. Het gaat om een doelgericht onderwerp maar deze werkgroep zal zich ook moeten concentreren op de toegankelijkheid zowel tot de infrastructuur als tot het materieel in zijn geheel.
- Uitvoering van het advies 2015-01 - Nieuwe M7-rijtuigen
 - ✓ Synthese van de adviezen die werden ontvangen van de leden die door de NMBS werden uitgenodigd om de nieuwe M7-rijtuigen te bezichtigen.
 - ✓ Voorstel tot opstelling van een advies door het
 - ✓ uitvoerend bureau dat zal worden voorgelegd op de plenaire zitting van 15 december 2015.

1 december 2015

- Laatste herlezing van het Huishoudelijk Reglement van het comité:
 - ✓ De leden van het uitvoerend bureau zijn het eens over de inhoud van het ontwerp van het Huishoudelijk Reglement.
 - ✓ Het ontwerp wordt op de plenaire zitting 15 december 2015 ter goedkeuring aan de leden van het comité voorgelegd.
- Lezing en aanpassingen van het adviesontwerp 2015-01 – Nieuwe M7-rijtuigen:
 - ✓ Wijzigingen aan de terminologie in het advies.
 - ✓ Voorstel tot herlezing door de leden die een advies hebben uitgebracht naar aanleiding van het verzoek dat door het bureau van het comité werd verstuurd.
- Verzoek van de NMBS – Inputs met betrekking tot het vervoersplan 2017:
 - ✓ Doorverwijzing van het verzoek naar de werkgroep “vervoersplan”.
 - ✓ Opmaak door de werkgroep van een nota voor de oplistings van de problemen van het huidige vervoersplan met het oog op de verbetering ervan voor het toekomstige vervoersplan 2017.
- Plenaire vergadering van 15 december 2015:
 - ✓ Vastlegging van de agenda van de vergadering.

1.5 De plenaire vergaderingen

Tijdens de plenaire vergaderingen informeert de voorzitter de leden over de werking van het Comité, over zijn activiteiten en over de vergaderingen van het uitvoerend bureau die sinds de laatste plenaire vergadering werden belegd. Hij neemt akte van de opmerkingen en vragen van de leden over de dienstregeling, de bediening van de stations, de tarieven, enz. Eventueel wint hij hierover informatie in bij de bevoegde overheden om de leden later te informeren.

Bij complexe en specifieke problemen zoals de aanpassing van de tarieven of de aanpassing van de dienstregeling kan het comité zich laten bijstaan en een beroep doen op de deskundigheid van een of meer uitgenodigde experts.

29 september 2015

- Aanstelling van het Comité - Voorstelling van de leden
- Huishoudelijk reglement - uitvoeringsprocedure
- Voorstelling van de beleidsvisie van Mevrouw de Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

15 december 2015

- Goedkeuring van het verslag van de plenaire vergadering van 29 september 2015
- Huishoudelijk reglement – discussie en goedkeuring
- Werkgroep vervoersplan 2017 – Adviesaanvraag van de NMBS
- Advies 2015-01 – M7-rijtuigen – Discussie en goedkeuring
- Presentatie van het Federaal Planbureau
- Kalender 2016

1.6 Gesprek met de overheidsinstanties

Op 9 november 2015 werd het comité ontvangen voor een hoorzitting door de Senaat van België.

Het doel van deze vergadering was om de samengevatte verzoeken van de verschillende stakeholders ter verdediging van de treinreizigers in te zamelen. Onderstaande verenigingen hadden de kans hun opmerkingen in de Senaat van België uiteen te zetten:

- ✓ Uiteenzetting van GRACQ en Fietsersbond;
- ✓ Uiteenzetting van Navetteurs.be, TreinTramBus en Test-Aankoop;
- ✓ Uiteenzetting van ACTP;
- ✓ Sessie met vragen en antwoorden over de problematiek van het vervoersplan 2017

1.7 Intervisies met de spoorwegondernemingen en varia

6 oktober 2015

- Vergadering NMBS - Vervoersplan 2017:
 - ✓ Evaluatie vervoersplan 2014;
 - ✓ Uitvoeringscontext van het toekomstige vervoersplan 2017;
 - ✓ Voorstelling van de agenda in verband met de uitvoering van het vervoersplan 2017;
 - ✓ Voorstelling van de agenda van de voor de stakeholders geprogrammeerde overlegvergaderingen.

16 oktober 2015

- Bezoek aan Bombardier-Brugge:
 - ✓ Bezichtiging van de nieuwe M7-rijtuigen.

23 oktober 2015

- Rondetafelgesprek van de Infrabel-stakeholders:
 - ✓ New Traffic Management;
 - ✓ Strijd tegen Trespassing.

20 november 2015

- Bezoek aan de tentoonstelling Train World met NMBS en Infrabel:
 - ✓ Geleid bezoek van anderhalf uur;
 - ✓ Uitleg over de topstukken van het museum.

Deel 2

De adviezen van 2015

2.1 Lijst van goedgekeurde adviezen

Adviezen 2015		Taal	Goedgekeurd	Antwoord
1	Geplande aanschaf door de NMBS van rijtuigen van het type "M7"	N/F	15/12/2015	17/02/2016

2.2 Thematisch overzicht van de adviezen

Onderwerp	Aantal	Nummers
Rollend materieel - Comfort	1	1

De adviezen van het Comité leggen de nadruk op de belangrijkste aspecten van de overheidsopdracht van de spoorwegonderneming.

Ondanks de aanstelling van een nieuw comité op 29 september 2015, zag het comité de kans om in te gaan op:

- het rollend materieel;
- het comfort van de reizigers.

2.3 De goedgekeurde adviezen van 2015

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 eeuwheft.

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 dubbeldekstreinstellen 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 spoorwegnet 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 dubbeldekstreinstellen 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 meedeelt. 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* (enkeldekstreinstellen 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: *Dames 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: *Dames 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.*

2.4 Follow-up van de adviezen

1 Antwoorden op de adviezen

Voor het advies uitgebracht in 2015, werd er op 17 februari 2016 een antwoord bezorgd aan het comité.

2 Follow-up van de adviezen

Tijdens de plenaire zitting van het comité op 15 maart 2016 is de NMBS haar antwoord op het advies 2015-01 komen voorstellen aan de leden van het comité. "Geplande aanschaf door de NMBS van rijtuigen van het type "M7"". Het comité waardeert de constructieve uitwisseling die plaatsvond met het comité.

Bijlagen

Bijlage 1

Lijst met alle uitgebrachte adviezen sinds 1996

1996	
96/01	Verhoging van de tarieven goedgekeurd door de Raad van Bestuur op 20 oktober 1995
96/02	Invoering van een treinkaart voor deeltijds werkenden
96/03	Aansluitingen trein/trein – trein/bus en bus/trein
96/04	Eisen inzake comfort voor dieselmotorwagens die binnenkort door de NMBS worden aangekocht

1997	
97/01	Problematiek van de aansluitingen tussen treinen en tussen treinen en bussen
97/02	Witboek van de Europese Commissie, een strategie om de spoorwegen in de gemeenschap weer vitaal te maken
97/03	Preadvies bij het tweede Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
97/04	Invoering van een « Pass geldig na 9.00 »
97/05	Invoering van een « Fidelity Card » en een spaaractie
97/06	Beperking van de dienst aan de klanten
97/07	Advies bij het tweede Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
97/08	Nieuw treinaanbod 1998
97/09	Tariefaanpassing binnenlands reizigersverkeer op 01.02.1998

1998	
98/01	Infrastructuur op de lijn 163
98/02	Tariefbeleid van de NMBS
98/03	Infrastructuur op buiten dienst gestelde lijnen

1999	
99/01	Trein en fiets
99/02	Weergave van de tarieven in het Officiële Spoorboekje
99/03	Afschaffing P-treinen op 29 september 1999
99/04	Heropening spoorbediening Bastogne
99/05	Problemen aan de stationsloketten
99/06	Veiligheid in de stations en de treinen
99/07	Tariefverhoging op 1 februari 2000
99/08	Integrale kwaliteitszorg op 6 regionale lijnen
99/09	Eventuele heropening van 6 regionale lijnen

2000	
00/01	Voorstel tot heropening van sommige stations
00/02	Heropening van sommige stations in het weekend
00/03	Heropening van de IJzeren Rijn
00/04	Sluiting en ontmanteling van spoorlijnen
00/05	Ingebruikname van nieuwe dieselmotortreinen
00/06	Grensoverschrijdende spoorverbindingen

00/07	Gratis openbaar vervoer
00/08	Tweede bijvoegsel bij het tweede Beheerscontract
00/09	Gewijzigde weekenddiensten vanaf september
00/10	Nieuw station Zeebrugge
00/11	Liberalisering van het spoorverkeer
00/12	Gewestelijk Expressnet (uittreksels vorige adviezen)
00/13	Voorstel tot opening van 6 spoorlijnen voor reizigersdiensten
00/14	Sluiting van stationsloketten na 22.30 uur
00/15	Basisprincipes Gewestelijk Expressnet
00/16	Korte Afstandstarieven
00/17	Tariefaanpassingen op 1 februari 2001
00/18	Principieel Advies Derde Beheerscontract
00/19	Vergoeding van de klanten bij gebrekkige of niet uitgevoerde dienst

2001	
01/01	Bediening van Welkenraedt
01/02	Aanpassingswerken spoorlijn 108 La Louvière-Binche
01/03	Derde Beheerscontract
01/04	Vermindering van het binnenlandse aanbod
01/05	Sluiting van de loketten in het Station Beauraing
01/06	Heropening van de spoorlijn Dinant-Givet
01/07	Voorstedelijke spoordiensten
01/08	De Europese binnengrenzen in conventioneel regionaal spoorverkeer
01/09	Studie over de heropening van 6 regionale lijnen
01/10	NMBS-voorstel tariefaanpassing op 1 januari 2002
01/11	Dienstregeling op 24 en 31 december 2001
01/12	Spoorbediening Spa-Géronstère
01/13	Nieuwe rytuigen voor het GEN
01/14	Wetsvoorstel « Basismobiliteit op het spoor »
01/15	Grensoverschrijdende biljetten
01/16	Spoorlijncomités
01/17	Reizigersdienst Arlon-Athus-Virton (lijnen 167-165)
01/18	Trein-Tram-Busaansluitingen te Antwerpen
01/19	Aanpassing weekenddienst op lijn 123 Edingen-Geraardsbergen
01/20	Vervoerbewijs voor korte afstanden

2002	
02/01	Grensoverschrijdende reizigersdienst Verviers-Aachen
02/02	Afschaffing van weinig bezette treinen
02/03	De Euregiobahn
02/04	Grensoverschrijdende spoordienst Erquelines-Jeumont
02/05	Rokersafdelingen in de treinen
02/06	Aanpassing dienstregelingen op 15 december 2002 (Lijnen 15A – 66 – 132 – 162)
02/07	Het onthaal op de perrons van stations en stopplaatsen
02/08	Stations- en postloketten
02/09	Bediening van Hourpes tijdens het weekend
02/10	(her)Opening van stations

02/11	Dienstregeling in de eindejaarsperiode
02/12	Toekomstige bediening lijn 132 tussen Charleroi en Walcourt
02/13	Grensoverschrijdend tarief naar de grenssteden
02/14	Weekenddienst Brugge-Zeebrugge
02/15	Reactie op het NMBS-antwoord op advies 02/04
02/16	Memorandum aan de nieuwe bestuursorganen van de NMBS
02/17	Toekomstig GEN-materieel
02/18	Bediening van lijn 43 Liege-Rivage-Jemelle
02/19	Bediening van lijn 15a Hasselt-Beringen-Mol
02/20	Spoordiensten tussen België en Duitsland
02/21	De toekomst van het reizigersverkeer per spoor
02/22	Heropening van het station Ligne – een voorbeeld om na te volgen
02/23	Bediening van lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs

2003	
03/01	Spoordiensten in de eindejaarsperiode
03/02	Memorandum nieuwe regering
03/03	Heropening van het station Evergem (lijn 58)
03/04	De voorziene afschaffing van alle nachttreinen
03/05	Problemen in verband met het gebruik van de Key-card
03/06	Reactie op het NMBS-ondernemingsplan "Move 2007"
03/07	Vereenvoudiging van de tarieven (principeel standpunt)
03/08	Heropening van het station Comblain-Au-Pont
03/09	Herschikking van de 1ste klasrijtuigen op de IC A
03/10	Vereenvoudiging van de tarieven (vervolg)
03/11	Het spoorboekje
03/12	Sluiting van stationsloketten
03/13	Het aanbod (transportplan) - principeel advies
03/14	Onthaal op de perrons van het station Gastuche
03/15	Onthaal op de perrons van het station Olen
03/16	Onthaal op de perrons van het station Havré
03/17	Onthaal op de perrons van het station Terhaegen
03/18	De Euregiobahn
03/19	Na het spoorboekje... Betere info voor alle klanten

2004	
04/01	De toekomst van het spoor in Bastogne
04/02	Bewegwijzering in en rond de stations
04/03	Het Euregio-Ticket
04/04	De AIXpress Liège-Aachen -aanbod en tarief
04/05	Onthaal op de perrons van het station Trooz
04/06	Onthaal op de perrons van het station Vichte
04/07	Onthaal op de perrons van het station Beauraing
04/08	Onthaal op de perrons van Zeebrugge-Strand
04/09	Lijn 26 - ooit bedreigd met sluiting en toch succesvol
04/10	Waarom schrapt de NMBS zwakke stopplaatsen?
04/11	Derde bijvoegsel aan het tweede Beheerscontract

04/12	Onthaal op de perrons van het station Engis
04/13	Onthaal op de perrons van het station Landelies
04/14	Onthaal op de perrons van het station Wezemaal
04/15	Onthaal op de perrons van het station Brugge St Pieters
04/16	Stationsparkings
04/17	Tariefvereenvoudiging - tweede luik
04/18	Vierde bijvoegsel aan het tweede Beheerscontract
04/19	Cityrail
04/20	Bewegwijzering in en rond de stations (2 ^e advies)
04/21	(her)Opening van drie stations
04/22	Projet de fermeture de deux gares sur la ligne 130 : Le Campinaire et Ham-s-Sambre
04/23	Accueil sur les quais en gare de Farciennes
04/24	Onthaal op de perrons van het station Tielen
04/25	Desserte ferroviaire du Sud Luxembourg
04/26	Betrokkenheid van het Comité in het Beheerscontract
04/27	Brochure horaire de Liège-Guillemins
04/28	Veiligheid op de perrons
04/29	Basisfrequentie voor 2006
04/30	Onthaal op de perrons van het station Diepenbeek
04/31	Accueil sur les quais en gare de Poix-Saint Hubert
04/32	Problemen aan de stationsloketten
04/33	Aansluitingen
04/34	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Noorderdokken
04/35	Onthaal op de perrons van het station Meiser
04/36	Onthaal op de perrons van het station Linkebeek
04/37	Onthaal op de perrons van het station Zandbergen
04/38	Vijfde bijvoegsel aan het tweede Beheerscontract (voorlopig advies)

2005	
05/01	Light Rail - principiële advies
05/02	Brochure "horaires" au départ de Namur
05/03	Onthaal op de perrons van het station Landegem
05/04	Accueil sur les quais en gare de Court Saint Etienne
05/05	Sluiting van stationsloketten - Tweede advies
05/06	Réouverture de la ligne 136 au trafic marchandises
05/07	Brochure "dienstregelingen" bij vertrek uit Dendermonde
05/08	Welke is de plaats van het RCG ingevolge de nieuwe structuur van de NMBS-groep?
05/09	Onthaal op de perrons van het station Antwerpen Zuid
05/10	Accueil sur les quais en gare de Paliseul
05/11	Soorten P-treinen
05/12	Trains L sur la ligne 162
05/13	Réouverture de la gare de Cuesmes
05/14	Opvolging van de adviezen van het Comité
05/15	Aan het Comité te leveren informatie
05/16	Accueil sur le quai en gare de Coe
05/17	Onthaal op de perrons van het station Bordet
05/18	Afschaffing van de 1ste klas?

05/19	Opnieuw sneeuwtreinen - een nieuwe commerciële aanpak van de NMBS?
05/20	Dienstregeling in de eindejaarsperiode 2005
05/21	Onthaal op de perrons van het station Buizingen
05/22	Accueil sur les quais en gare de Lodelinsart
05/23	Onthaal op de perrons van het station Schoonaarde
05/24	Spoor of toeristisch pad?
05/25	Zitbanken in de schuilhuisjes op de perrons
05/26	Réouverture de la ligne Dinant-Givet (2ème avis)
05/27	Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
05/28	Beheerscontract tussen de Staat en INFRABEL
05/29	Onthaal op de perrons van het station Overpelt
05/30	Accueil sur les quais en gare de St Denis Bovesse
05/31	Accueil sur les quais en gare de Boussu
05/32	Onthaal op de perrons van het station Weerde
05/33	Tweede evaluatie van het onthaal in de stations Gastuche, Havré, Terhagen, Trooz en Zeebrugge-Strand
05/34	De dienst "Trein + Fiets"
05/35	De indeling van stations in categorieën
05/36	Fermeture de la gare du Campinaire
05/37	Accueil sur les quais en gare d'Aye
05/38	Onthaal op de perrons van het station Koksijde
05/39	Het onthaal op de perrons in "Revalor"
05/40	Fermeture de la ligne 86 Leuze-Frasnes au trafic marchandises
05/41	De Cityrail-aansluitingen

2006	
06/01	Betaalbaarheid en toelatingsvoorwaarden van de hogesnelheidstreinen
06/02	Accueil sur les quais en gare de Froyennes
06/03	Onthaal op de perrons van het station Alken
06/04	Tariefaanpassingen op 1 februari 2006
06/05	Ouverture des guichets et de la salle d'attente en gare de Blaton
06/06	De beschikbaarheid van papieren informatie
06/07	Onthaal op de perrons van het station Bissegem
06/08	Accueil sur les quais en gare de Habay
06/09	Nieuwe dienstregelingfolders per station
06/10	Spoorontsluiting Turnhout
06/11	De KeyCard als korte afstandspass
06/12	Stationsnaamborden op de perrons
06/13	Onthaal op de perrons van het station Groenendaal
06/14	Onthaal op de perrons van het station Bockstael
06/15	La sécurité dans le Tournaisis
06/16	Veiligheid op de perrons t.o.v. voorbijrijdende treinen
06/17	Onthaal op de perrons van Diegem tot Herent
06/18	Informatie aan het Comité binnen een redelijke termijn
06/19	Tarification transfrontalière Franco-Belge ambiguë
06/20	Accueil sur les quais en gare d'Assesse
06/21	Accueil sur les quais en gare de Limal
06/22	Onthaal op de perrons van het station Mechelen-Nekkerspoel

06/23	Tweede bezoek aan de stations Zandbergen en Meiser
06/24	Stiptheid van de treinen
06/25	Aansluitingsstations trein-bus
06/26	Cityrail aansluitingen te Leuven
06/27	Rénovation des voitures M5
06/28	Eerste bijvoegsel bij het Beheerscontract tussen de Staat en de NMBS
06/29	Onthaal op de perrons van het station Ezemaal
06/30	Accueil sur les quais en gare de Thuin
06/31	Cathédrale ferroviaire et petites gares (autour de Charleroi)
06/32	Veiligheid op de perrons – reactie op het antwoord van de NMBS op advies 06/16

2007	
07/01	Ontmanteling en vervreemding van spoorlijnen
07/02	Accueil sur les quais en gare de Houyet
07/03	Onthaal op de perrons van het station Zolder
07/04	Tariefverhoging op 1-2-2007
07/05	Compensaties bij vertragingen
07/06	Het GEN: een geïsoleerd netwerk? reactie op het NMBS antwoord op advies 06/26
07/07	De antwoorden van de NMBS-groep op de adviezen van het RCG
07/08	Démontage de lignes ferroviaires – 2 ^e avis
07/09	Suppression du point d'arrêt de Florée
07/10	Onthaal op de perrons van het station Boortmeerbeek
07/11	Vertraging bij afgeschafte treinen
07/12	Memorandum aan de nieuwe federale regering
07/13	Bijvoegsels bij de Beheerscontracten tussen de staat en de NMBS-groep
07/14	Afschaffing van de IC B « Benelux »
07/15	Onthaal op de perrons - Welk is het goede perron?
07/16	Onthaal in het station Weerde - Beter of slechter ?
07/17	Oorzaken van vertraging
07/18	Cathédrale ferroviaire et petites gares – 2 ^e avis
07/19	Brochures horaires régionales
07/20	Tarifcation transfrontalière ambiguë – 2 ^e avis
07/21	Accueil sur les quais (2 ^e visite) : Engis – Farciennes – Lodelinsart
07/22	Stukgeslagen glaswanden in wachthuisjes
07/23	Accueil sur les quais de Court-St.Etienne (2 ^e visite)
07/24	Modelstations = Modelonthaal ? (2 ^e bezoek stations Bordet – Buizingen - Landegem)
07/25	Stationsparkings (2 ^e advies)
07/26	Heropening van het station Beervelde
07/27	Balises d'arrêt des trains
07/28	2 ^e Bezoek stations Brugge-St.Pieters – Antwerpen-Noorderdokken - Overpelt
07/29	Poix – Paliseul – Habay. Accueil minimal dans 3 petites gares Ardennaises
07/30	Wachtzaal gesloten – Wat nu ?

2008	
08/01	Zich inleven in de situatie van de reiziger
08/02	Nog maar één station per gemeente ?
08/03	Comment passer d'un quai à l'autre en toute sécurité?

08/04	Bâtiments de gare délaissés – accueil des voyageurs
08/05	Is de Diabolotaks gerechtvaardigd?
08/06	Trains 'vides'? La question des trains sous-occupés
08/07	Les navetteurs de Vielsalm à Luxembourg

2009

Geen adviezen – Herstructurering van het bureau

2010

10/01	Minimum dienst
10/02	Diabolowet – Diabolotaks
10/03	Zitjes op de perrons
10/04	Gele affiches
10/05	Heropening van de stopplaats Lettelingen
10/06	Heropening van de stopplaatsen Leers-Nord en Néchin
10/07	De informatie op de perrons van de stations
10/08	Verminderingskaart 50%
10/09	Quid spoorboekje

2011

11/01	De brochure IC-IR
11/02	Heropening van lijn 163 Libramont-Bastogne
11/03	Fietsvervoer met de trein
11/04	Gedeeltelijke indienststelling van nieuwe infrastructuur
11/05	De toekomst van lijn 12 en de IC-B « Benelux »
11/06	Sluiting van stationsloketten
11/07	Het Spoorboekje

2012

12/01	Gele affiches
12/02	Het Spoorboekje
12/03	Fietsvervoer met de trein
12/04	Memorandum aan de nieuwe Federale Regering
12/05	Stakingsrecht en openbare dienst
12/06	Zitgelegenheid in de stopplaatsen en de stations
12/07	Treinen die voortaan niet meer rijden tijdens de schoolvakantie
12/08	Het Spoorboekje (ter)
12/09	Derde bijvoegsel bij het beheerscontract

2013

13/01	Tarieven op 1 februari 2013
13/02	Station Noorderkempen
13/03	Memorandum aan de Minister van overheidsbedrijven
13/04	Gebruik van de NMBS parkings tijdens het weekend
13/05	Onveiligheidsgevoel in de stations – Voorbeeld van het station van Vilvoorde

13/06	Het Spoorboekje (quater)
13/07	Betrekkingen met de NMBS
13/08	Het vierde Europese spoorwegpakket
13/09	Vierde bijvoegsel bij het beheerscontract

2014	
14/01	Vervoersplan 2014-2017
14/02	"Boordtarief" voor klanten die geen geldig vervoerbewijs kopen vooraleer plaats te nemen in de trein
14/03	Aanbevelingen aan de federale Wetgevende Kamers op de Beheerscontracten

2015	
15/01	Geplande aanschaf door de NMBS van rytuigen van het type "M7"

Bijlage 2

Samenstelling van het Raadgevend Comité van Treinreizigers - Ministerieel besluit van 20 augustus 2015 houdende benoeming van de leden van het raadgevend comité van de treinreizigers

▪ 16 leden die de treingebruikers vertegenwoordigen

Een vertegenwoordiger van de personen met een beperkte mobiliteit			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Gerrit Willems	Individueel – Lid van de Nationale Hoge Raad voor personen met een Handicap	Ria Decoopman	SBPV Zicht op cultuur

Een vertegenwoordiger van de fietsers			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Luc Goffinet	GRACQ ASBL	Aurélië Willems	GRACQ ASBL

Vertegenwoordigers van de jongeren			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Julien Bunckens	Conseil de la Jeunesse Catholique	Hélène Sergeant	Conseil de la Jeunesse Catholique
Geoffroy Crépin	Fédération des Scouts Baden-Powell de Belgique ASBL	Frédérique Lemoine	Fédération des Scouts Baden-Powell de Belgique ASBL

Vertegenwoordigers van de senioren			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Guy Sanpo	De Federale Adviesraad voor Ouderen (FAVO)	Anna-Maria Bellin-Moeris	De Federale Adviesraad voor Ouderen (FAVO)
François Befahy	/	Maillard Henry	/

Vertegenwoordigers van de gezinnen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Delphine Chabbert	Ligue familles asbl	François Bertrand	Ligue familles asbl
Ann Isebaert VICEVOORZITTER	Gezinsbond vzw	Luc Wouters	Gezinsbond vzw

Een vertegenwoordiger per gewest van de gewestelijke vereniging ter verdediging van de gebruikers van het openbaar vervoer			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Daniel Bastin	ACTP asbl	Serdane Baudhuin	ACTP asbl
Bernard De Coster	GEBOV-GUTIB asbl	Franck Van Thillo	Mobiliteitsraad van Vlaanderen-MORA
Rudy De Ceunynck	TreinTramBus.be vzw	Delphine Grandsart	TreinTramBus.be vzw
Firmin Criel	Reizigersbond vzw	Adelheid Byttebier	Reizigersbond vzw

leden van de milieuverenigingen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Juliette Walckiers	Inter-Environnement Wallonie	Céline Tellier	Inter-Environnement Wallonie
Willy Smeulders	Bond Beter Leefmilieu	Evelien Marlier	Bond Beter Leefmilieu

een lid van de organisaties die de handelaars vertegenwoordigen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Sofie Brutsaert ADJUNCT VAN HET BUREAU	Comeos	Charles Petit	Comeos

een lid van de consumentenorganisaties			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Gianni Tabbone	Navetteurs.be asbl	Catherine Gérard	Navetteurs.be asbl

- **3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen**

3 leden aangewezen door de organisaties die de werknemers vertegenwoordigen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Koen De Mey	CSC	Philippe Cornelis	CSC
Sébastien Storme ADJUNCT VAN HET BUREAU	ABVV	Jean-Pierre Goossens	ABVV
Martien Van Oyen	ACLVB	Maarten Boghaert	ACLVB

- **3 leden die de economische actoren vertegenwoordigen**

3 leden die de economische actoren vertegenwoordigen			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Anneleen Bettens	FEB - VBO	Van Der Maren Olivier	FEB - VBO
Vincent Campeol	BECI – Kamer van Koophandel Brussel	Van Gulck Wouter	Federatie van Belgische Kamers van Koophandel

Vancompernelle Mia	UNIZO	Gilles Vanderpe	UNIZO
-----------------------	-------	-----------------	-------

- **3 leden van de gewestelijke verenigingen die de steden en gemeenten vertegenwoordigen**

3 leden van de gewestelijke verenigingen van steden en gemeenten			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Gwenaël Delaite	UVCW	Tom De Schutter	UVCW
Erik Caelen	AVCB	Barabara Decupere	AVCB
Francine De Prins	VVSG	Erwin Debruyne	VVSG

- **1 lid aangewezen door de Federale Overheid**

1 lid aangewezen door de Federale Overheid			
vast lid		plaatsvervangend lid	
naam	organisatie	naam	organisatie
Henry-Jean Gathon VOORZITTER	/	Inge Mayeres	/

Bijlage 3:

Contact met het Raadgevend Comité

De FOD Mobiliteit en Vervoer zorgt voor het beheer van het comité.

Secretariaat van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-groep
FOD Mobiliteit en Vervoer

Alain Piette – Attaché

Locker 5B21

Vooruitgangstraat 56

1210 Brussel

☎: 02/277.36.60 - Fax: 02/277.40.47

✉: alain.piette@mobilit.fgov.be

Gelieve alle briefwisseling uitsluitend naar dit nieuwe adres te sturen.

De leden van het **Bureau** zijn:

- Dhr. Henry-Jean GATHON, Voorzitter
hj.gathon@ulg.ac.be
- Mevr. Ann ISEBAERT, Vicevoorzitter
annisebaert@hotmail.com
- Dhr. Sébastien STORME, Adjunct van het Bureau
sebastien.storme@fgtb.be
- Mevr. Sofie BRUTSAERT, Adjunct van het Bureau
sbr@vbo-feb.be