

MOTIE VAN DE PROVINCIERAAD VAN WEST-VLAANDEREN INZAKE HET

NIEUWE VERVOERSPLAN NMBS 2023-2026

Inleiding

De NMBS stelde op 20 april 2023 via een online vergadering haar nieuw vervoersplan voor dat vanaf december 2023 in voege treedt. In tegenstelling tot bij de vorige driejaarlijkse herzieningen van het vervoersplan (2014, 2017 en 2020) was er dit keer geen voorafgaande provinciale roadshow om wensen, suggesties en aanbevelingen te capteren. NMBS en Infrabel verdedigen deze handelswijze met het argument dat ze gewacht hebben op hun nieuwe 'beheersovereenkomst' met de federale overheid die de budgettaire krijtlijnen voor de komende 10 jaar vastlegt. Dat argument mag dan steek houden, het gevolg is dat een formele inspraakprocedure geschrapt is.

Uit de voorstelling van het nieuwe vervoersplan 2023-2026 bleek dat er, ondanks de opgezette dialoog met NMBS en inspanningen de laatste jaren tot samenwerking vanuit het Provinciaal Socio-Economisch Overlegforum West-Vlaanderen, nauwelijks sprake is van enige verbetering in het treinaanbod in West-Vlaanderen:

- Alleen de tweede „trage“ IC-trein tussen Kortrijk en Brugge zal voortaan ook in het weekend ieder uur rijden, in plaats van om de twee uur.
- Dat betekent dat aan de afwezigheid van de „snelle“ IC-trein Kortrijk-Brugge, de trage vordering van lopende investeringsprojecten (3de en 4de spoor tussen Brugge en Gent, modernisering van het overstapknooppunt Gent-Sint-Pieters, ...) en de structurele inzet van verouderd of onaangepast treinmaterieel (naar de Westkust, de verbinding Oostende-Brugge-Gent-Antwerpen, ...) niks verandert.

Achtergrond

Het ontwerp van vervoersplan 2020-2023 bracht de provincieraad er al toe om eind 2019 unaniem een motie te stemmen met een pleidooi voor een beter, sneller en meer comfortabel treinverkeer in West-Vlaanderen. De actiepunten bleken slechts weinig gehoor te vinden bij NMBS.

In februari 2021 kondigde de NMBS haar voornemen tot verdere optimalisatie van haar werking aan, o.a. met impact op het vlak van stationsloketten, service en bestaffing. Daarbij horen de loketten in stationsgebouwen van acht West-Vlaamse steden en gemeenten. De aankondiging zorgde voor tal van bezorgde reacties van burgers, de lokale besturen, vragen in het parlement en in de Provincieraad.

Het gaf aanleiding om via het ondersteuningsbeleid Kleine Steden en vanuit de schoot van het Provinciaal Socio-Economisch Overlegforum West-Vlaanderen een dialoog op te starten met de NMBS, de sociale partners (ACV, ABVV, Boerenbond, Voka en Unizo) en betrokken lokale besturen. Dit resulteerde in:

- Een voorstel van protocolovereenkomst voor samenwerking tussen de Provincie en NMBS op vlak van de vlotte ontsluiting en een optimale bereikbaarheid van West-Vlaanderen. NMBS ging niet in op het voorstel; o.a. omdat zij via de vervoerregio's wenst te werken;
- Een ondersteuning van de lokale besturen in de zoektocht naar een nieuwe invulling van de gebouwen met op vandaag een Oxfam-winkel in Harelbeke, werken in uitvoering voor een sociale economieproject in Diksmuide, de opstart dit najaar van een winkel door De Lovie in Poperinge en een fietsconcept in het station van Tielt, eveneens dit najaar;
- De opmaak van een West-Vlaamse nota met gemeenschappelijke voorstellen samen met de sociale partners, via het Provinciaal Socio-Economisch Overleg, en met TreinTramBus in 2022 in aanloop naar het nieuwe vervoersplan 2023-2026;
- Een overleg op 17 januari 2023 op het kabinet van federaal minister Gilkinet met de sociale partners, waarbij de bundel met voorstellen ook overhandigd is.
- Een analyse door de streekwerking van de voorstellenbundel en de vijf regionale mobiliteitsplannen (in opmaak) van de vijf respectievelijke West-Vlaamse vervoerregio's in maart 2023 waaruit de gemeenschappelijke vraag naar een betere dienstverlening en investeringen in spoorinfrastructuur over de regio's heen blijkt.

Motie

Gelet op de (virtuele) presentatie door NMBS en Infrabel op 20 april ll. van het nieuwe vervoersplan vanaf december 2023;

overwegende de gezamenlijke inspanningen met de sociale partners en TreinTramBus om tot een gedragen en redelijke bundel met voorstellen te komen met betrekking tot het spooraanbod in West-Vlaanderen;

overwegende het belang van een kwalitatief en performant spooraanbod voor de duurzame socio-economische en toeristisch-recreatieve ontwikkeling, met aandacht voor fietsmobiliteit, van een perifere (grens)provincie als West-Vlaanderen;

vraagt de provincieraad van West-Vlaanderen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers, NMBS en Infrabel om in het volgende vervoersplan op te nemen:

Inzake dienstverlening

1. een volwaardige IC-verbinding tussen Kortrijk en Brugge (met enkel stops in Torhout, Roeselare en Izegem), bovenop de twee bestaande verbindingen die eigenlijk stoptreinen zijn. Deze verbinding zou niet enkel de centrumsteden Brugge, Roeselare en Kortrijk vlot met elkaar verbinden, maar biedt ook de kans vanuit Roeselare via Kortrijk sneller naar Gent/Antwerpen/Brussel te sporen;

2. in Lichtervelde een vlotte en betrouwbare aansluiting tussen de lijnen Kortrijk-Brugge en De Panne-Gent.

3. de stations buiten de centrumsteden twee keer per uur verbinden met de meest nabije centrumstad. Voor de periode 2024-2027 zouden prioritair moeten zijn:

- o Knokke-Brugge (tweede trein per uur, ook in het weekend)
- o Blankenberge-Brugge (tweede trein per uur, ook in het weekend)
- o Poperinge-Kortrijk (tweede trein per uur, zeker op werkdagen)
- o Brugge-Kortrijk (1 Intercity + 2 stoptreinen)
- o Kortrijk-Gent (toevoeging van een tweede trein die overal stopt)
- o De Panne-Gent (2 treinen per uur en een bijkomende latere trein op week- en weekenddagen)

4. lijn 73 vanuit De Panne terug rechtstreeks op Brussel oriënteren;

5. frequentere en een snellere verbinding naar Rijsel (F): o.a. via het wegwerken van de lange stilstand van de trein Kortrijk – Rijsel in Moeskroen; dat vereist overleg tussen de Belgische en Franse spoorwegen over de toewijzing van rijpaden;

6. de dienstregeling in overleg afstemmen met de dienstregeling van De Lijn, zodat aansluitingen tussen trein en bus beter gehaald kunnen worden;

Inzake spoorpatrimonium

7. een inhaalbeweging om de toegankelijkheid van stations, treinen en overstapmogelijkheden te verbeteren, in het bijzonder voor de minder mobiele reizigers. Een inhaalbeweging is in West-Vlaanderen absoluut broodnodig, zeker voor stations gelegen op de lijnen 69 en 73;

8. verhogen van het comfort van stations, zodat treinreizigers er ook 's morgens en 's avonds op hun trein kunnen wachten;

9. voorzien in meer (overkapte) ticketautomaten en veilige fietsenstallingen aan de stations. In het kader van een duurzame vorm van combimobiliteit is de beschikbaarheid van voldoende, comfortabele en veilige fietsenstallingen cruciaal;

10. beslissingen met betrekking tot het beheer en de exploitatie van stations en de omgeving ervan in overleg met het betrokken lokale bestuur te nemen;

Inzake spoorinfrastructuur en -materieel

11. meer comfort aan te bieden tijdens de treinreis en daarvoor het juiste treinmaterieel in te zetten:

o voldoende plaats in de treinstellen te voorzien voor zowel pendelaars als voor fietstoeristen die reizen met hun eigen fiets, waarbij verder ook rekening gehouden wordt met piekmomenten tijdens het toeristisch seizoen.

o Vandaag worden Desiro-treinstellen ingezet op langere ritten zoals Oostende-Antwerpen of Oostende-Brussels Airport via Kortrijk, terwijl de treinstellen daar niet voor geschikt zijn (geen klaptafels, geen afgescheiden wagons, nauwelijks bagageruimte,...). Op de lijn 73 De Panne-Gent worden vaak oude drieledige breaks ingezet, die zelfs na renovatie niet de nodige comfortnormen halen.

Op langere termijn volgende onderzoeks- en investeringsprojecten in acht te nemen:

1. Onderzoek naar de ontsluiting van de regio Duinkerke naar West-Vlaanderen via het spoor. Dit vereist overleg tussen de Belgische en Franse spoorwegen.
2. Studie TGV verbinding Kortrijk-Rijsel
3. Lijn 69: dubbelspoor voorzien tussen Komen en Poperinge m.o.o. een robuuste halfuurbediening tussen Kortrijk en Poperinge
4. Lijn 73 De Panne-Gent: dubbelspoor gebruiken tussen Diksmuide en De Panne

Besluit

De Provincieraad van West-Vlaanderen betreurt het uitblijven van een voorafgaandelijke overleg- en adviesronde i.k.v de opmaak van het nieuwe vervoersplan terwijl er in West-Vlaanderen zeer veel pertinente vragen van gebruikers, lokale besturen en sociale partners leven en er constructieve voorstellen zijn om het aanbod en de ontsluiting van de kustprovincie te optimaliseren.

Deze voorstellen zijn overigens essentieel in een periode waar we voor grote uitdagingen staat op vlak van klimaat, energie, mobiliteit en duurzaamheid. De trein, als duurzaam transportmiddel, is een belangrijke hefboom en een essentiële schakel voor elk van deze uitdagingen.


De Provincieraad van West-Vlaanderen vraagt een herziening en verbetering van het vervoersplan 12/2023-2026 rekening houdende met de voor West-Vlaanderen geformuleerde voorstellen voormeld.

Ondertekening Motie van de provincieraad van West-Vlaanderen inzake het vervoersplan NMBS
2023-2026

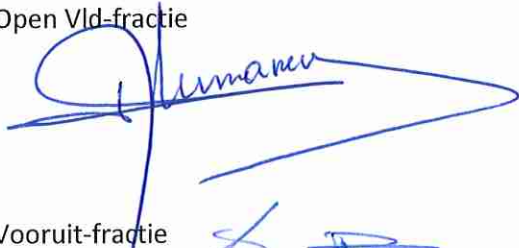
* CD&V-fractie



* N-VA-fractie



* Open Vld-fractie



* Vooruit-fractie



* Vlaams belang-fractie



* Groen-fractie

