

Bijlage:

Motie vervoersplan NMBS 2020-2023

De NMBS voerde in december 2020 een nieuw vervoersplan in. Daarvoor organiseerde de NMBS in elke provincie een roadshow voor steden en gemeenten. Op basis van de reacties wordt in februari 2020 het definitieve vervoersplan vastgelegd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Het is nu het moment om ook als Provincieraad van West-Vlaanderen onze wensen te laten horen.

Het nieuwe vervoersplan van 2020 bouwt voort op dat van 2014. De NMBS wilde in 2014 de stijgende vraag op de grote assen tegemoetkomen en de luchthaven van Zaventem beter bedienen (een contractuele verplichting van de PPS-overeenkomst voor de realisatie van het Diabolo-project), maar kon tegelijkertijd het totaal aantal gepresteerde treinkilometers niet verhogen. Als gevolg werden een aantal vroege en late treinen geschrapt, reden er minder treinen in het weekend en kwamen er op secundaire lijnen een aantal onlogische verbindingen. Door de werken aan het spoor door Infrabel en het gebrek aan voldoende modern treinmaterieel werden de rittijden langer en werd oud of onaangepast treinmaterieel ingezet.

In de provincie West-Vlaanderen gaf dit de volgende situatie:

- de uurdienst op de lijn 73 (De Panne-Gent) werd niet langer verlengd tot Brussel via de directe lijn (lijn 50A), maar via de oude lijn langs Wetteren en Denderleeuw (lijn 50); enkel in de spits waren er nog twee directe, snelle verbindingen naar en van Brussel;
- een derde, en in het weekend zelfs twee derde, van de ritten op de lijn 73 werden met oude breaks gereden in plaats van de moderne AM96-stellen;
- Oostkamp en Beernem verloren hun rechtstreekse piekurtrein(en) naar Brussel. Uiteindelijk werd er toch verkregen dat er 's morgens en 's avonds nog één rechtstreekse P-trein tussen Beernem en Brussel reed;
- verdwijning van een "echte" IC-verbinding tussen Brugge en Kortrijk, maar in ruil wel een halfuurdienst die alle tussenliggende stations bediende;
- ook de lijn 69 (Poperinge-Kortrijk) verloor haar uurdienst naar Brussel, maar kreeg in ruil een rechtstreekse verbinding naar Gent en Antwerpen.

Ook een aantal positieve zaken voor de provincie werden in het vervoersplan van 2014 opgenomen:

- een rechtstreekse verbinding van Brugge naar de luchthaven via Gent en Brussel, goed voor drie treinen per uur naar Brussel en een kwartierfrequentie tussen Brugge en Gent;
- een tweede verbinding vanuit Kortrijk naar Brussel (over Gent en verlengd tot Leuven);
- veel gunstigere aansluiting in Kortrijk vanuit Poperinge naar Brugge en vice versa;
- de al eerder genoemde, weliswaar "trage" halfuurdienst tussen Kortrijk en Brugge.

In 2017 volgde een aanpassing van het vervoersplan. Voor West-Vlaanderen hield de aanpassing het volgende in:

- niet langer koppelen van de treinen vanuit Blankenberge en Knokke naar het binnenland, met minder tijdverlies in Brugge als gevolg;
- dankzij die ontkoppeling is voortaan Brugge ook in het weekend rechtstreeks met de luchthaven verbonden;
- treinen vanuit De Panne rijden in de week door naar Gent-Dampoort en Antwerpen, toch interessantere bestemmingen dan Wetteren of Denderleeuw;
- de lange wachttijd in Lichtervelde van één van de twee IC-verbindingen Brugge-Kortrijk werd ingekort, maar het gevolg was wel een langere wachttijd voor wie overstapt richting De Panne of richting Tielt en geen mooie spreiding meer om het half uur van de treinen tussen Brugge en Kortrijk.

MOTIE

De provincieraad van West-Vlaanderen,
Gelet op de roadshow van de NMBS op 1 juli 2019 ter voorbereiding van een nieuw vervoersplan december 2020;

Gelet op de te onderzoeken pistes voorgesteld door de NMBS op de roadshow van 1 juli 2019, zijnde:

- Tijdens de week:
 - Halfuurdienst IC-verbinding tussen Kortrijk en Brussel via Denderleeuw
 - Halfuurdienst tussen Kortrijk en Poperinge
 - Bijkomende IC-verbinding tussen Kortrijk en Gent met haltes in Harelbeke, Waregem, Deinze en De Pinte
 - Halfuurdienst L-verbinding tussen Brugge en Gent
 - Een snelle treinverbinding tussen Kortrijk en Brugge met haltes in Roeselare, Lichtervelde en Torhout
 - Verhoging frequentie en late trein tussen Brugge en Blankenberge
 - Verlenging P-trein De Panne-Gent tot Schaarbeek
- Tijdens het weekend:
 - Versnellen IC-23 Kortrijk-Brussel en toevoeging S3 Zottegem-Dendermonde.
 - Uurdienst L-02 tussen Zeebrugge en Brugge
 - Uurdienst IC-32 tussen Kortrijk en Brugge
 - Late treinen IC-23 tussen Kortrijk en Oostende
- Alle dagen:
 - Verhoging amplitudes (treinen vroeger in de ochtend en later op de avond)

Overwegende de bovenvermelde evolutie van het spooraanbod in de provincie West-Vlaanderen;

Overwegende het belang van een kwalitatief spooraanbod voor de duurzame ontwikkeling van de provincie;

Vraagt de Kamer van volksvertegenwoordigers, NMBS en Infrabel de volgende zaken op te nemen in het nieuwe vervoersplan 2020-2023:

1. om vanuit en naar de vier West-Vlaamse centrumsteden (Oostende, Brugge, Roeselare en Kortrijk) per uur vier snelle treinen naar en vanuit Gent-Sint-Pieters in te leggen, en die te verlengen naar en vanuit Antwerpen of Brussel (via de directe lijn 50A). Het huidig aanbod vanuit Brugge kan daarbij als voorbeeld dienen;
2. om de vier West-Vlaamse centrumsteden onderling met elkaar te verbinden door een snelle trein die wordt verlengd tot Rijsel (F);
3. om de stations buiten de centrumsteden twee keer per uur te verbinden met de meest nabije centrumstad. Dat is vandaag het geval voor de lijn 66 Kortrijk-Brugge en wordt onderzocht voor de lijn 69 Poperinge-Kortrijk en lijn 50 Brugge-Gent;
4. om rechtstreekse en snelle ritten naar Brussel vanuit West-Vlaanderen in de piekuren in te leggen;
5. om lijn 73 opnieuw te oriënteren op Brussel in plaats van op Antwerpen;
6. om de sluipminuten waar het kan in te perken, met als prioriteit de verbinding Antwerpen-Rijsel (F) over Gent en Kortrijk die vandaag 2u13 duurt en waarvan alles samen 30 minuten stilstand;
7. om de amplitudes effectief uit te breiden, zodat er ook 's morgens vroeg en 's avonds laat een gegarandeerd aanbod is;
8. om meer comfort te voorzien tijdens de treinreis en daarvoor het juiste treinmaterieel in te zetten. Vandaag worden moderne Desiro-treinstellen ingezet op langere ritten zoals Brugge-Kortrijk en Oostende-Antwerpen, 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;
9. om een inhaalbeweging door te voeren 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;
10. om het comfort van stations te verhogen, zodat treinreizigers er ook 's morgens en 's avonds op hun trein kunnen wachten;
11. om meer en veilige fietsenstallingen aan de stations te voorzien. In het kader van een duurzame vorm van combimobiliteit is de beschikbaarheid van voldoende, comfortabele en veilige fietsenstallingen cruciaal;
12. om de dienstregeling in overleg af te stemmen met de dienstregeling van De Lijn, zodat aansluitingen tussen trein en bus beter gehaald kunnen worden;
13. om beslissingen met betrekking tot het beheer en de exploitatie van stations en de omgeving ervan in overleg met het betrokken lokale bestuur te nemen.

Brugge, 19 december 2019.

Namens de provincieraad van West-Vlaanderen,

Namens de fractie	Handtekening
Els Kindt Fractievoorzitter CD&V	
Kristof Pillaert Fractievoorzitter N-VA	
Anthony Dumarey Fractievoorzitter Open vld	
Simon Bekaert Fractievoorzitter sp.a	
Filip Buyse Fractievoorzitter Vlaams Belang	
Gerda Schotte Fractievoorzitter Groen	