



Investeringsplan 2013-2025

Marc Descheemaeker
Gedelegeerd Bestuurder
Brussel, 7 maart 2013

Inhoud

- A Toelichting rond de totstandkoming van de lange termijnstrategie van NMBS
- B Samenwerking van NMBS met andere mobiliteitsactoren
- C Samenvatting van het NMBS-investeringsplan 2013-2025
- D Het investeringsplan en de prioriteiten van het Vlaams Gewest

A

Toelichting rond de totstandkoming van de lange termijnstrategie van NMBS

1. Voorafgaand aan de ontwikkeling van haar lange termijnvisie heeft NMBS een uitgebreide marktstudie verricht met ondersteuning van een onafhankelijk studiebureau¹, om de vraag naar vervoer (voor alle transportmodi) in 2025 te kunnen projecteren.

Eerste stap

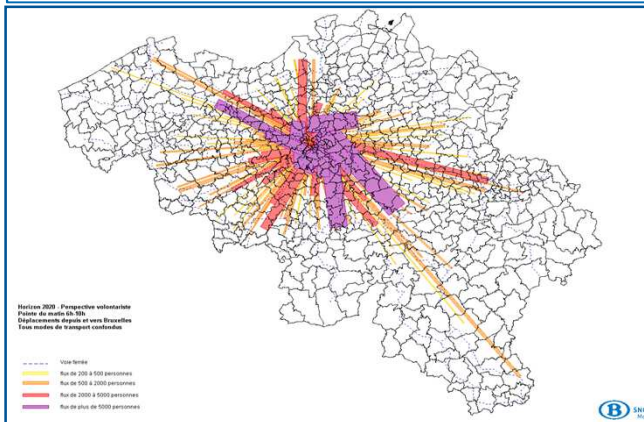
Voorspelling van de vraag naar vervoer (alle modi) van en naar Brussel, en van en naar de overige regio's in België



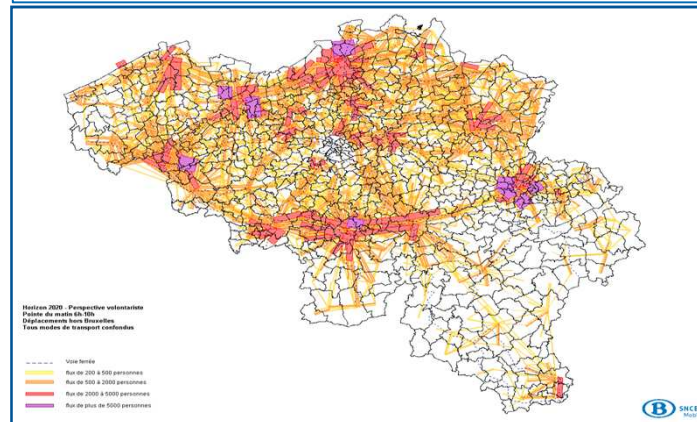
Tweede stap

Op basis van deze projecties werd een inschatting gemaakt van de toekomstige reizigersstromen per spoor in België (op horizon 2025).

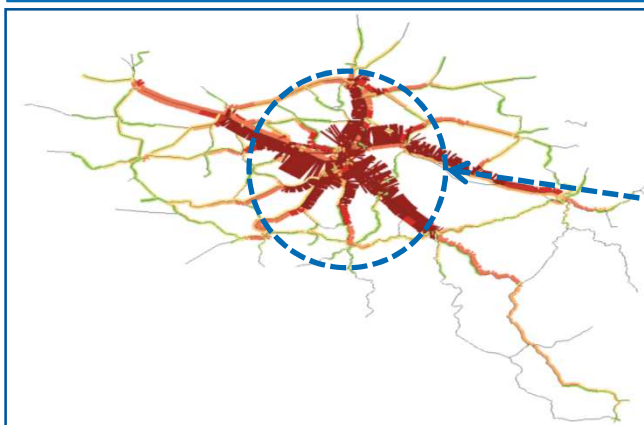
Vraag naar vervoer (alle modi) van/naar Brussel



Vraag naar vervoer (alle modi) in België (excl. Brussel)



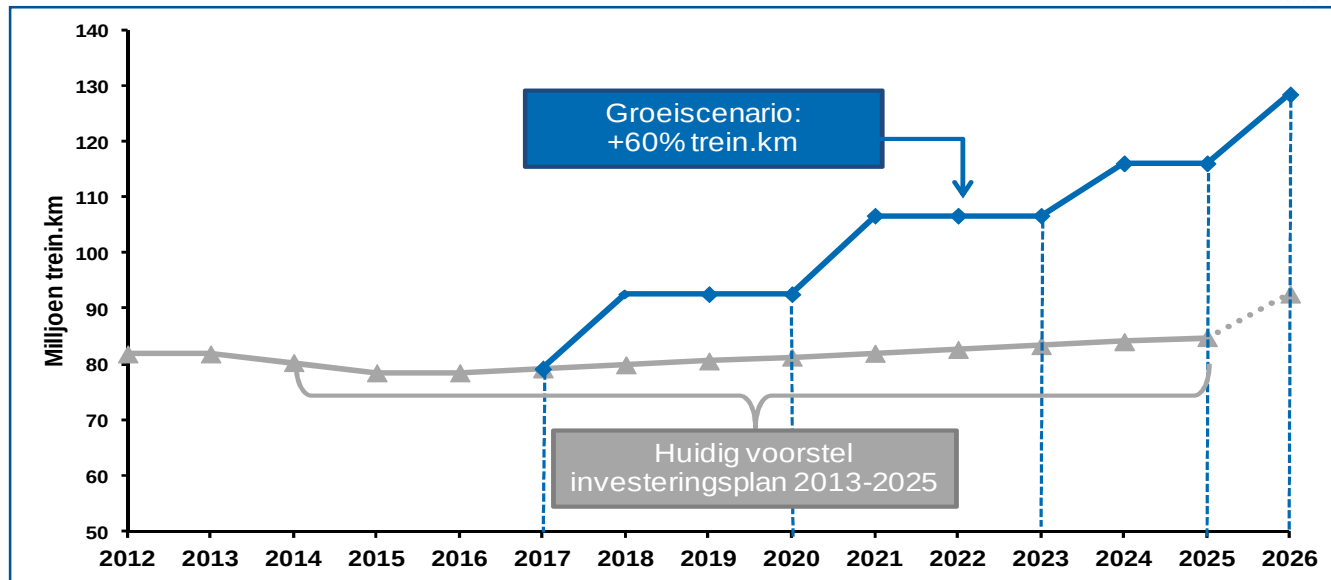
Toekomstige reizigersstromen per spoor in België



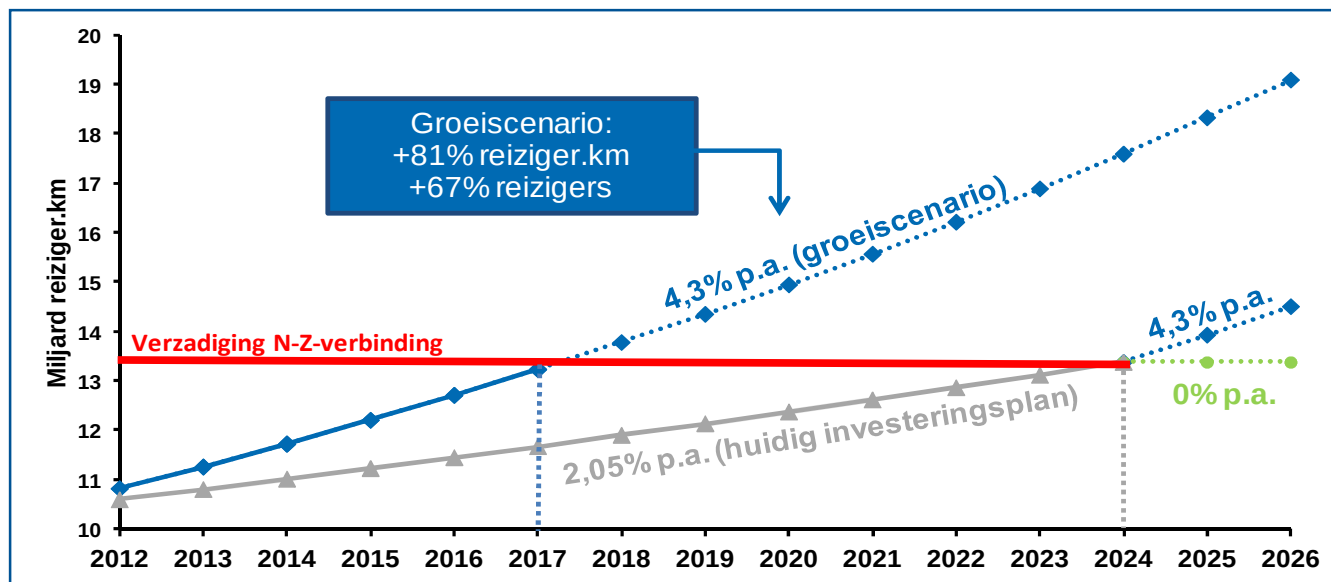
Een belangrijke conclusie van de studie was dat ook in 2025 de verkeersstroom van en naar Brussel het leeuwendeel van de verplaatsingen per spoor in België zal innemen.

2. Op basis van de inschatting van de toekomstige vraag naar spoorvervoer ging NMBS bij de start van de ontwikkeling van haar lange termijnvisie uit van een krachtig groeiscenario.

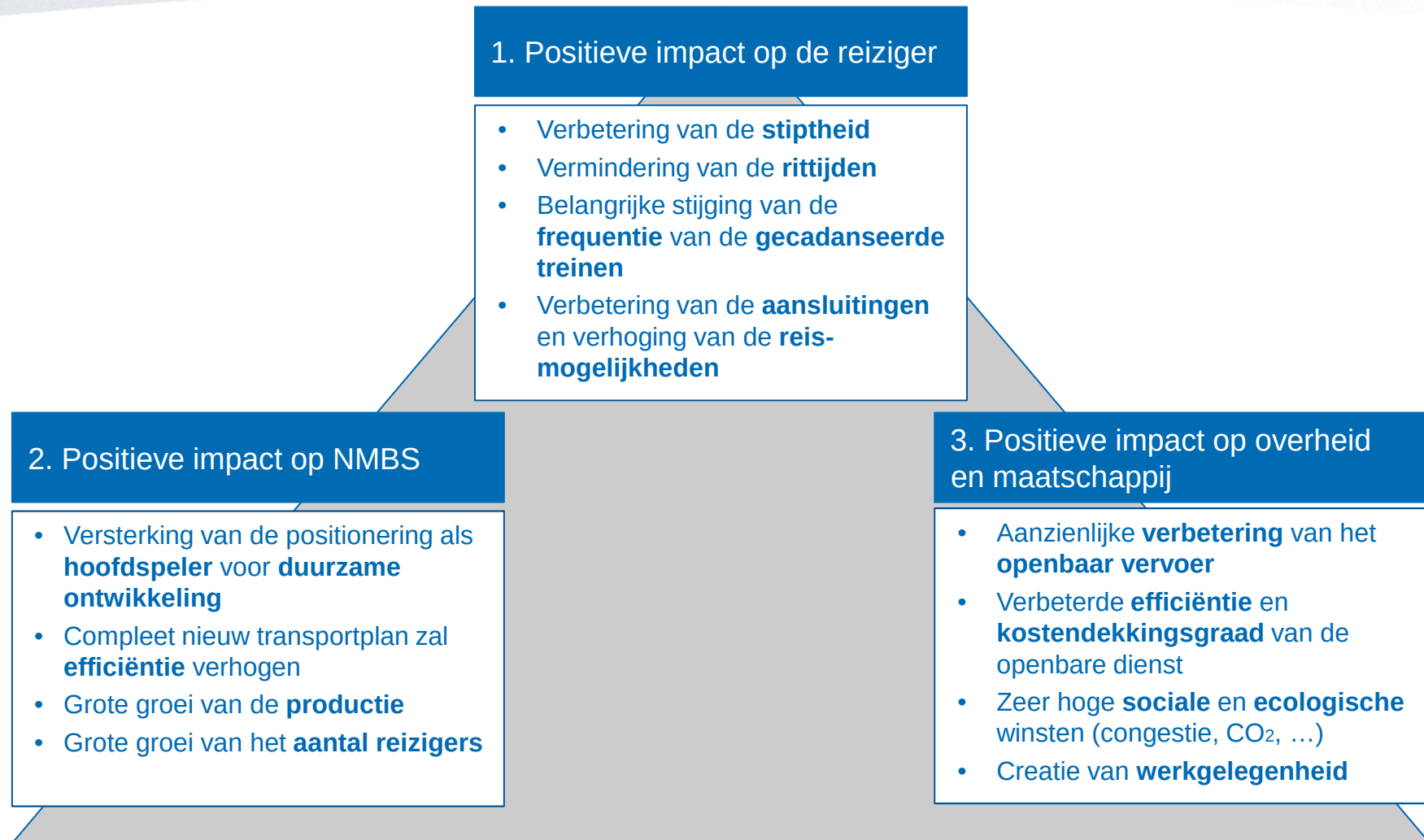
NMBS stelde initieel een sterke toename van het aanbod (+60% trein.km) op horizon 2025-2026 voorop. Dit krachtig groeiscenario had de ambitie een modal shift te realiseren en bij te dragen tot oplossingen voor de grote mobiliteitsvraagstukken.



Het groeiscenario ging uit van een gemiddelde jaarlijkse reiziger.km-groei van 4,3%. Dit cijfer trekt de gemiddelde groei van de voorbije jaren (2005-2011) door. Aan dit groeiritme zal de N-Z-verbinding ten laatste tegen 2017 zijn verzadigingspunt bereiken.



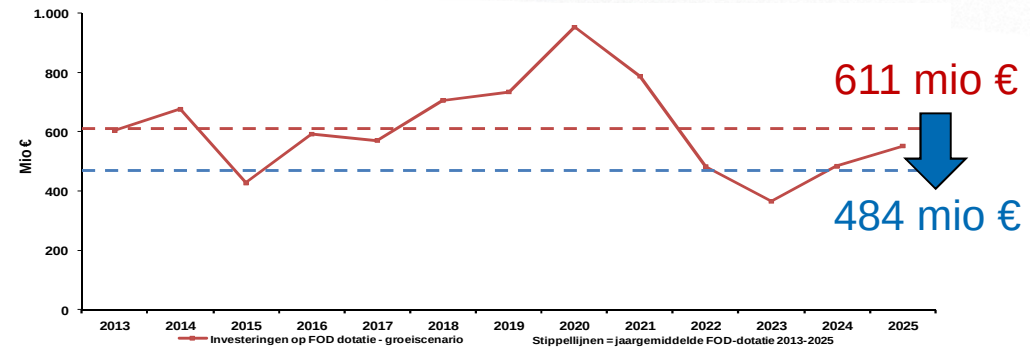
3. Het groeiscenario beoogt een positieve impact op de reiziger, NMBS, overheid en maatschappij.



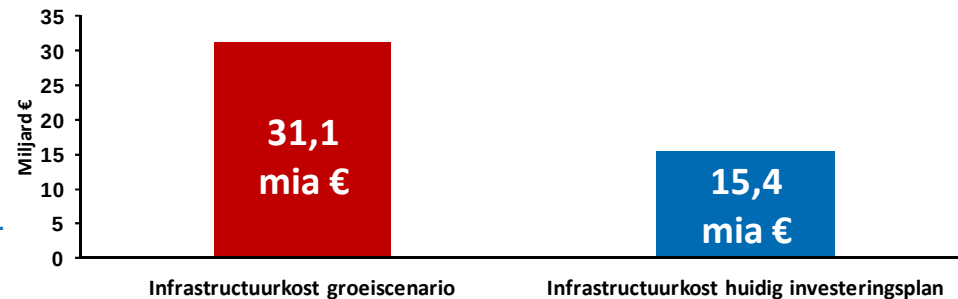
4. Het groeiscenario (dat overeenstemt met het 'ambitious' scenario van Infrabel) werd echter bijgesteld om drie redenen.

1. Een wijziging van de budgettaire context van de overheid leidt ertoe dat het gemiddelde investeringsbudget voor wat betreft FOD-dotatie voor NMBS niet hoger kan zijn dan 484 mio € p.a.

Het groeiscenario vergt een budget van 611 mio € p.a.

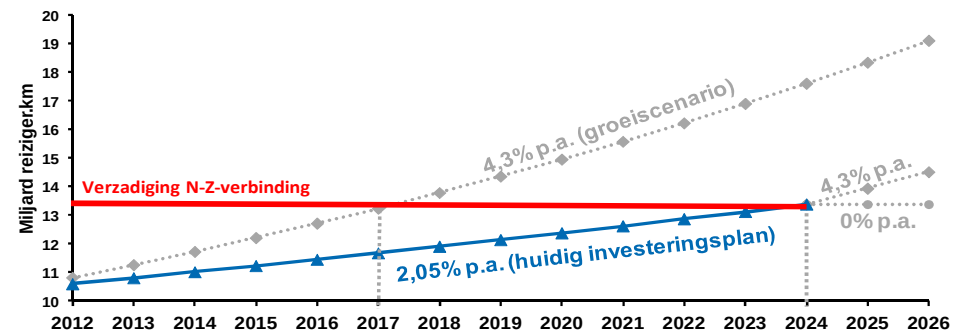


2. Uit een afstemming met Infrabel blijkt dat:
 - de timing van de benodigde infrastructuurwerken in het groeiscenario (cf. scenario 'ambitious' van Infrabel) niet realiseerbaar is;
 - de infrastructuurkost van het groeiscenario (ca. 31 mia €) het overheidsbudget ruimschoots overtreft.



3. Richtlijn van het kabinet van dhr. P. Magnette voor de groeiprognoze van het binnenlands reizigersverkeer: NMBS wordt gevraagd een investering op te stellen die in staat is de Planbureaugroei van ca. 2,05%¹ p.a. reiziger.km te absorberen.

De realisatie van een (beperkte) modal shift zoals het groeiscenario beoogt, is hierdoor niet mogelijk.



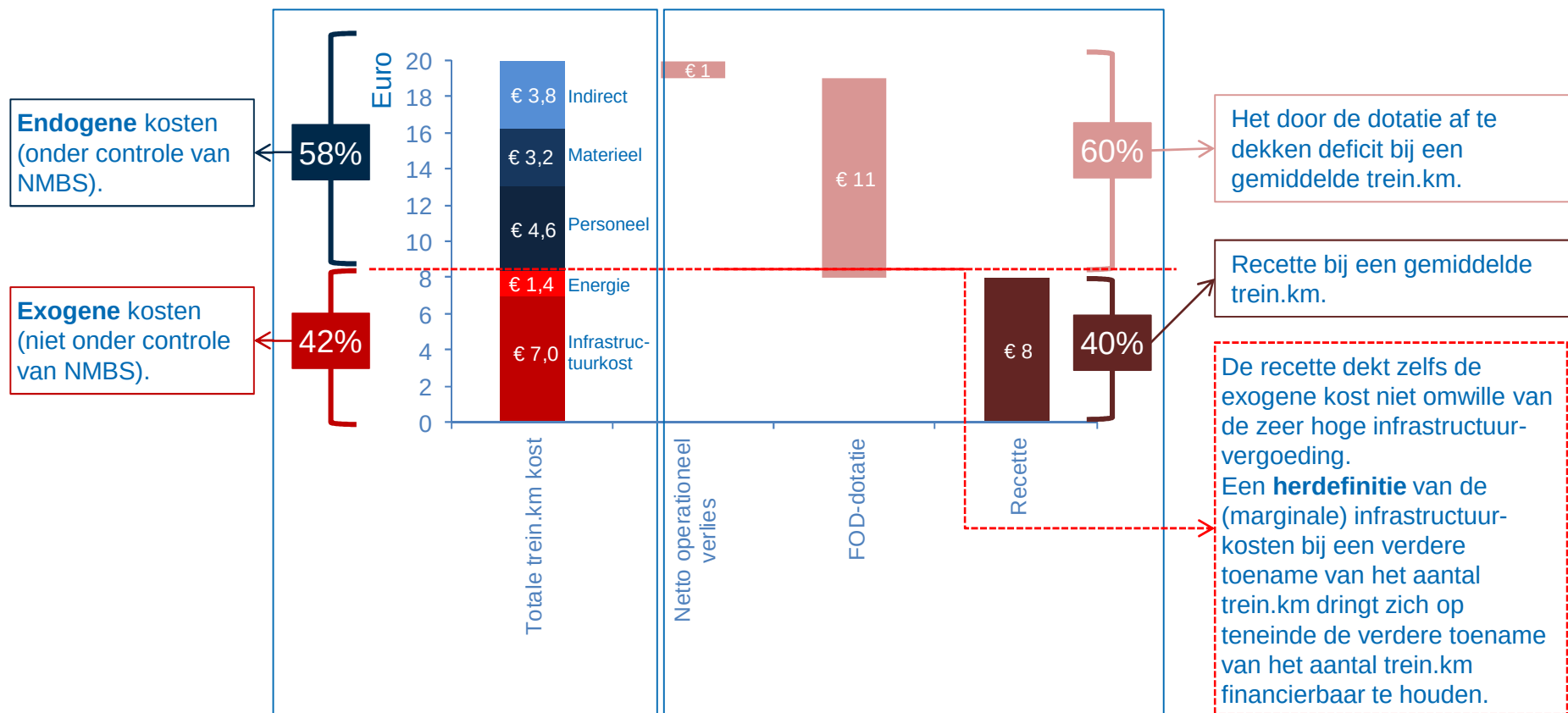
1. Het Planbureau heeft de groeivoet van 2,05% in september 2012 verder gereduceerd tot 1,7% p.a.



5. NMBS merkt op dat elke bijkomende treindienst tot een bijkomend deficit leidt voor NMBS. Elke bijkomende trein.km kan slechts worden geproduceerd indien het deficit van de extra treindienst wordt vergoed en dit op basis van een transparante en geherdefinieerde kostprijs binnen de NMBS-groep.

Binnen NMBS loopt een actief besparingsprogramma¹ dat de trein.km kostprijs voor wat betreft haar eigen (endogene) kosten moet verlagen.

Het af te dekken deficit per trein.km bedraagt ca. 60%² van de gemiddelde trein.km kost. Voor elke bijkomende vraag dient een kosten/baten analyse te worden gemaakt om het exacte deficit dat NMBS zal moeten dragen – en de nodige compensatie – te kunnen bepalen.



1. In haar lopende besparingsprogramma beoogt NMBS een jaarlijkse recurrente besparing van ca. 100 mio € te realiseren.
2. Benaderende cijfers gebaseerd op de jaarrekening 2011.

B

Samenwerking van NMBS met andere mobiliteitsactoren

NMBS werkt reeds uitgebreid samen met andere mobiliteitsactoren op diverse terreinen (afstemmen van vraag en aanbod, harmoniseren van tarieven, verbeteren van aansluitingen, ...).

Enkele **voorbeelden** van **samenwerkingsverbanden** met de **andere mobiliteitsactoren**:

1

Oriëntatiecomité

- Comité samengesteld uit vertegenwoordigers van NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen;
- Geeft advies over elke maatregel die de samenwerking met regionale vervoersoperatoren kan beïnvloeden.

2

Samenwerkingsconventie openbaar vervoer-operatoren uit 2010

- Overeenkomst inzake de coördinatie van de diensten van het spoorvervoer met deze van het streek- en stadsvervoer;
- Afspraken rond vervoerplanning, dienstregelingen, pricing & distributie, informatie aan de reizigers, protocols aansluitingen in knooppunten, overeenkomsten rond het inleggen van vervangende diensten, ...

3

Werkgroep 'Harmonisering van het aanbod'

- Werkgroep binnen het Oriëntatiecomité met als doel het aanbod van NMBS en dat van de regionale vervoersmaatschappijen te harmoniseren.

4

Operationele Groep GEN

- Orgaan opgericht in de schoot van het ECMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit) om de operationele coördinatie tussen de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer te bevorderen;
- Uitwisselen van kennis rond klantenbehoeften, integratie vervoerbewijzen, harmoniseren van tarieven, verbetering van aansluitingen, ...

Een **concreet initiatief** dat voortvloeit uit deze samenwerking is de ontwikkeling van een eengemaakt vervoerbewijs - **de MoBIB-kaart** - door de Belgian Mobility Card NV, een gezamenlijke dochtervennootschap van de vier Belgische vervoersmaatschappijen.



C

Samenvatting van het NMBS-investeringsplan 2013-2025

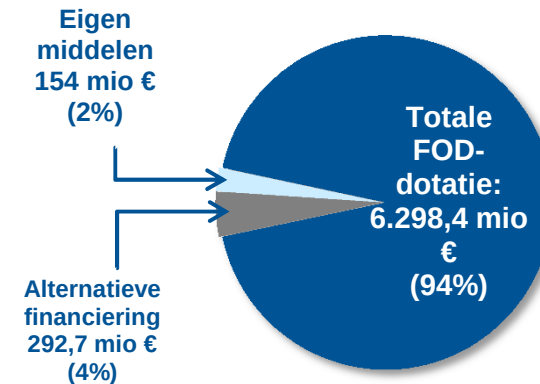
1. Kerncijfers NMBS-investeringsplan 2013-2025

Gecumuleerd investeringsbudget 2013-2025: 6.745,1 mio €₂₀₁₂

A. Klassieke FOD-dotatie (incl. opgelegde besparingen 2011):
6.298,4 mio €₂₀₁₂

B. Alternatieve financiering:
292,7 mio €₂₀₁₂

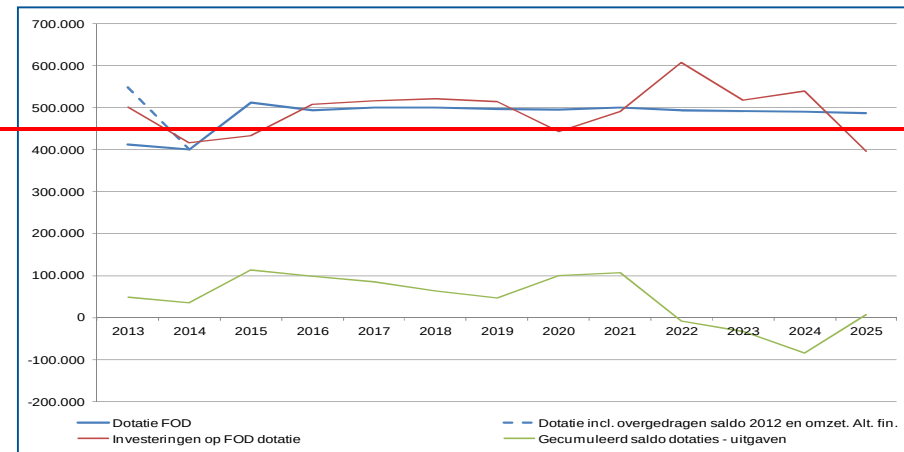
C. Eigen middelen:
154,0 mio €₂₀₁₂



Evolutie van de investeringsuitgaven met FOD-middelen t.o.v. de ontvangen FOD-dotatie

**Jaargemiddelde
FOD-uitgaven:**
484 mio €₂₀₁₂

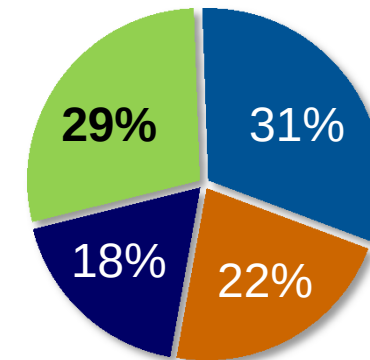
Minimale jaarlijkse variatie op budget



2. Investeringsplan 2013-2025 in lijn met strategische prioriteiten (1/6)

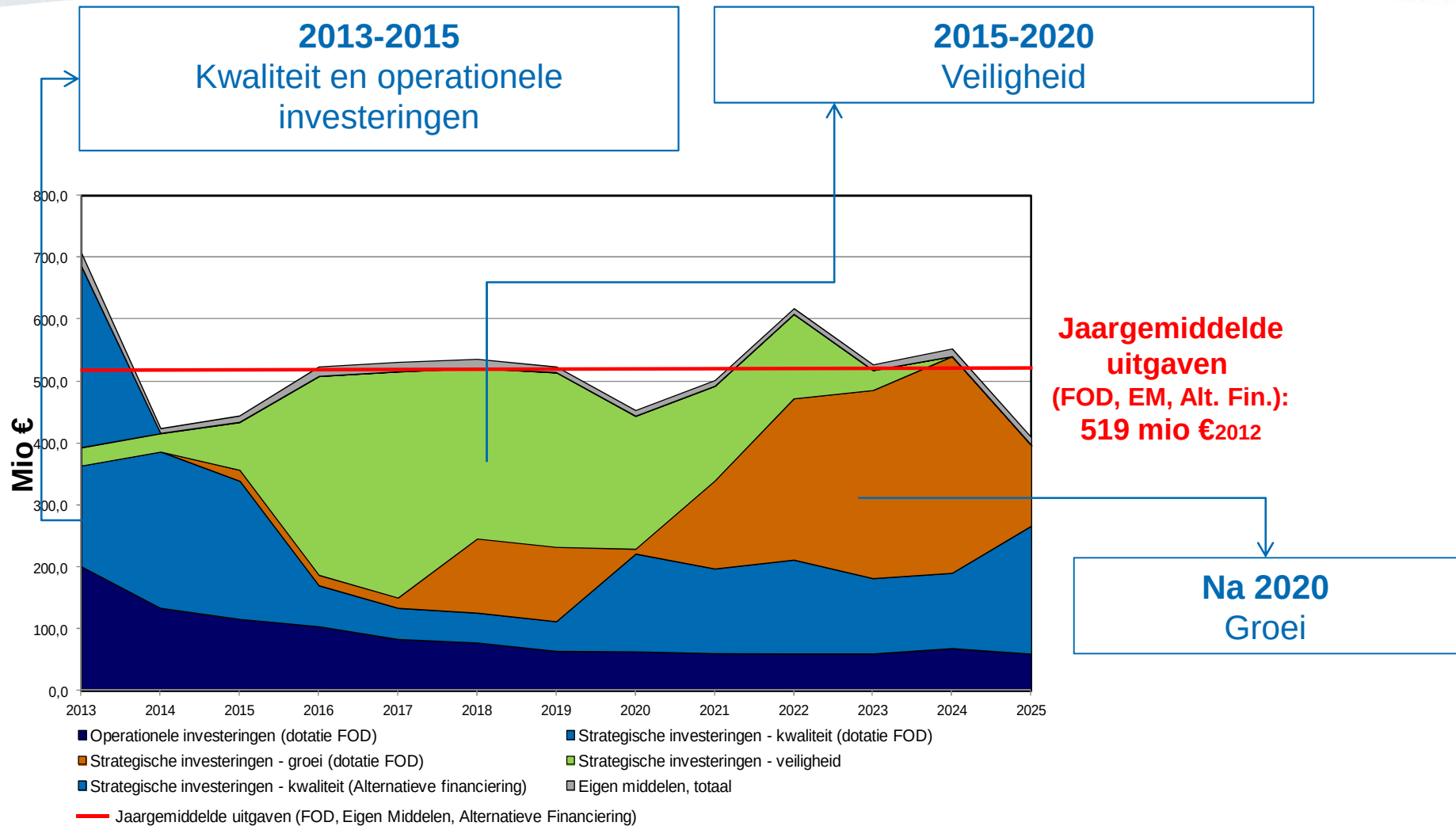
Het totaal budget van **6.745 mio €₂₀₁₂** is in lijn met de strategische prioriteiten

1. Veiligheid	2. Kwaliteit
• Maximale veiligheid op spoornet	• Heropbouwen van vertrouwen van reizigers; • Verbeteren van stiptheid; • Nieuw transportplan en nieuw materieel.
3. Operationele investeringen	4. Groei
• Instandhouding, vernieuwing en verbetering van productieapparaat.	• Toenemende vraag naar spoorvervoer op adequate en kwaliteitsvolle manier beantwoorden.



- Investerings in veiligheid: 1.911 mio €
- Investerings in kwaliteit: 2.109 mio €
- Investerings in groei: 1.490 mio €
- Operationele investeringen: 1.235 mio €

2. Investeringsplan 2013-2025 in lijn met strategische prioriteiten (2/6)



2. Investeringsplan 2013-2025 in lijn met strategische prioriteiten: **veiligheid** (3/6)

1. Veiligheid

2. Kwaliteit

3. Operationeel

4. Groei

15

1	TBL1+ 7 mio €	Doelstelling: TBL1+ op 100% van het rollend materieel tegen 2013
2	Masterplan ETCS 1.892 mio €	Doelstelling: ETCS niveau 2 versie 2.3.0d op 100% van het rollend materieel tegen 2023
3	Nieuwe vertrek- procedure 12 mio €	Doelstelling: aankoop van nieuwe communicatieapparatuur voor nieuwe vertrekprocedure

2. Investeringsplan 2013-2025 in lijn met strategische prioriteiten: kwaliteit (4/6)

1. Veiligheid	2. Kwaliteit
3. Operationeel	4. Groei

16

1	'Desiro's' 775 mio €	305 motorrijtuigen Desiro (waarvan 95 specifiek voor GEN); = 85.400 zitplaatsen.
2	Modernisering 'Break' en 'Vierledige' 330 mio €	- Projecten recent opgestart, lopen tot 2020; - Aanpassing aan comforteisen van vandaag.
3	Treinwasinstallaties 15 mio €	Verhoging van netheid van materieel door nieuwe milieuvriendelijke treinwasinstallaties.
4	Vervanging verouderd materieel 865 mio €	- Vervanging verouderd materieel vanaf 2022; - Focus op dubbeldeksmaterieel.
5	Reizigersonthaal 100 mio €	- Distributiesystemen en informatiesystemen; - Onthaalinfrastructuur.
6	Midlife HST's 24 mio €	Midlife revisie Thalys - investering op eigen middelen NMBS.

2. Investeringsplan 2013-2025 in lijn met strategische prioriteiten: operationele investeringen (5/6)

1. Veiligheid

2. Kwaliteit

3. Operationeel

4. Groei

17

1	Grote revisies/bijzondere werken op rollend materieel 358 mio €	- In lijn met onderhoudsschema's van het rollend materieel; - Grote uitrustingswerken.
2	Werkplaatsen en dienstgebouwen 590 mio €	- Nieuwe werkplaatsen/werkplaatshallen; - Permanente investeringen in werkplaatsen.
3	ICT-investeringen 225 mio €	- Belangrijkste doel: exploitatiekosten drukken; - Projecten binnen SAP, aankoop hardware, ...
4	Diverse investeringen in werkmiddelen 61 mio €	- Restyling van stations; - Wagenpark; - Meubilair kantoren en dienstruimten; - Aankoop van productiewerktuigen.

2. Investeringsplan 2013-2025 in lijn met strategische prioriteiten: groei (6/6)

1. Veiligheid	2. Kwaliteit
3. Operationeel	4. Groei

18

1	Nieuw aan te kopen rollend materieel: 1.420 mio €	• 65.500 bijkomende zitplaatsen nodig om groeiende vraag te kunnen opvangen; • Gemiddeld stijgt zitplaatscapaciteit hierdoor met ca. 2,5% p.a. tussen 2013-2025; • Veiligheidsmarge t.o.v. inschatting van Planbureau.
2	Extra werkplaatscapaciteit: 70 mio €	• Uitbreiding capaciteit van werkplaatsen nodig om bijkomend rollend materieel te onderhouden.

3. 10 verbeteringen van comfort en dienstverlening aan de reiziger (1/2)

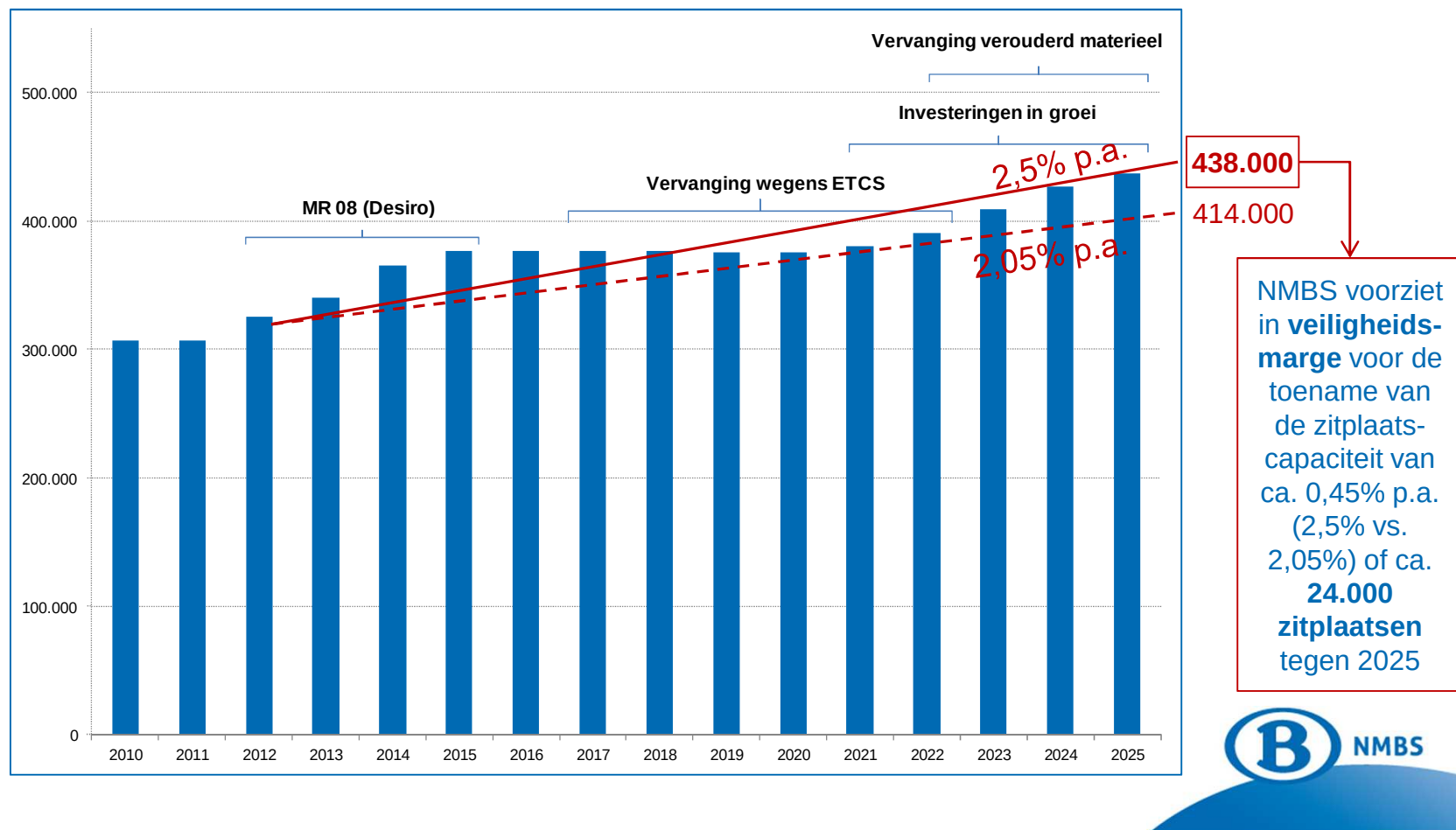
			— 2012 —	— 2025 —
1	Veiligere treinen	% van de krachtvoertuigen uitgerust met ETCS	18,5%	100%
2	Meer zitplaatsen	Aantal zitplaatsen	318.071	ca. 438.000
3	Sterk verhoogde piekcapaciteit van/naar Brussel	Zitplaatsen in dubbeldeksmaterieel	82.328	ca. 212.800
4	Efficiënter inzetbare treinen (meer motorrijtuigen)	Motorrijtuigen (kasten) Getrokken rijtuigen (kasten)	1.898 1.528	ca. 2.960 ca. 1.340
5	Stiptere treinen	Gemiddelde leeftijd van het rollend materieel (waarbij gemoderniseerd = “nieuw”): 1. (Motor)rijtuigen 2. Locomotieven (reizigersverkeer):	14,2 jaar 16,8 jaar	12,7 jaar 10 jaar

3. 10 verbeteringen van comfort en dienstverlening aan de reiziger (2/2)

			— 2012 —	— 2025 —
6	Comfortabelere treinen	Reizigersmaterieel uitgerust met airco (uitgedrukt als % van het aantal zitplaatsen met airco)	43,1%	79,0%
7	Toegankelijkere treinen	Reizigersmaterieel specifiek aangepast voor Personen met Beperkte Mobiliteit	n.a.	100%
8	Energie-efficiëntere treinen	• Krachtvoertuigen met gebruik van recuperatierem; • Krachtvoertuigen met energiemeter.	17,4% 17,4%	65,0% 100%
9	Milieuvriendelijkere treinen	• Rijtuigen conform de TSI-geluidsnorm; • Ecologische treinwasinstallaties	25,7% 0	61,8% 6
10	Gebruiksvriendelijke treinen	Treinen uitgerust met RIS (Reizigers Informatie Systeem)	43,3%	92,2%

4. Veiligheidsmarge om hogere groei op te vangen

- Het Planbureau heeft de groei van het aantal reizigers in het verleden systematisch onderschat...
- NMBS voorziet daarom in toename van aantal zitplaatsen p.a. van ca. 2,5% (vs. een reiziger.km groei van 2,05% door het Planbureau).



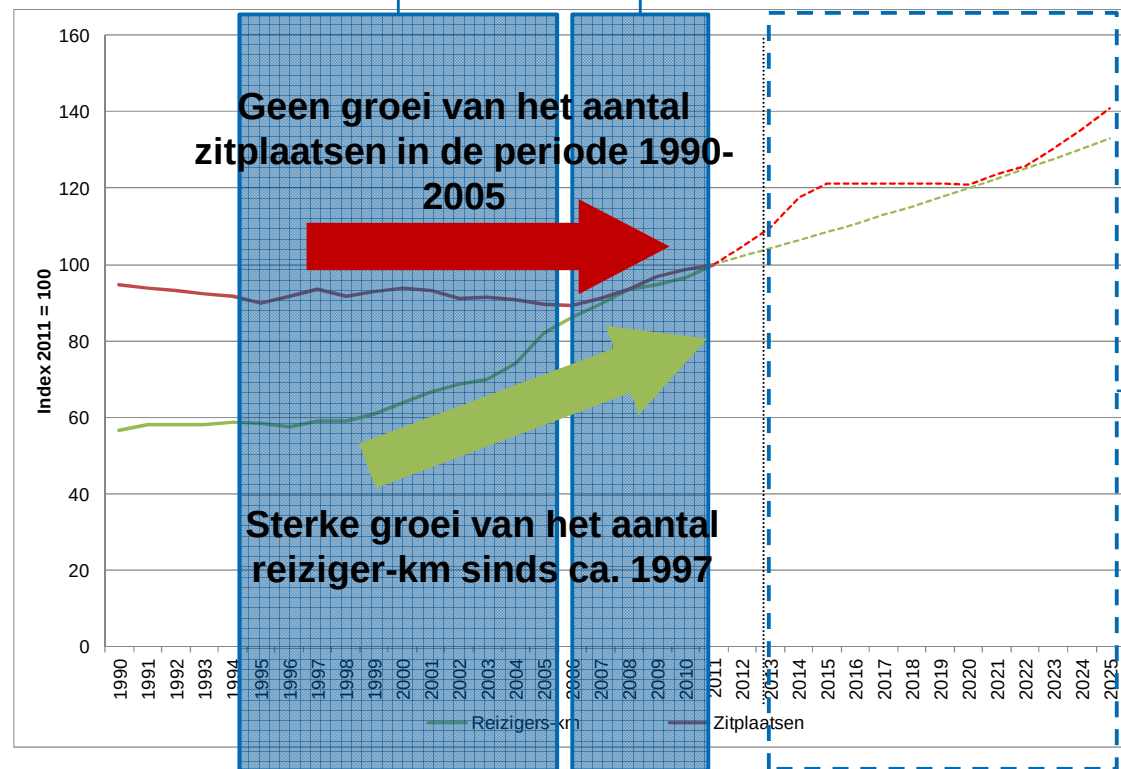
5. Evolutie groei zitplaatsen t.o.v. groei reiziger-km (1/2)

1995-2005

Geen toename van aantal zitplaatsen terwijl reizigersgroei zeer aanzienlijk was

2006-2011

Absorberen van bijkomende groei van reizigers door aankoop M6-rijtuigen



6. Krachtlijnen voor toename van aantal zitplaatsen

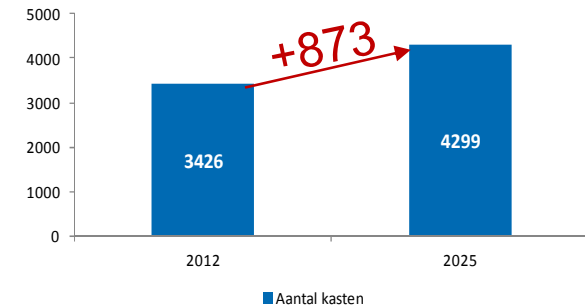
Krachtlijn 1

+873 kasten

+873 kasten voor:

1. bediening van GEN/RER (273 kasten)
2. versterking van de (piek)capaciteit voor IC/IR (ca. 600 kasten)

= + ca. 120.000 zitplaatsen

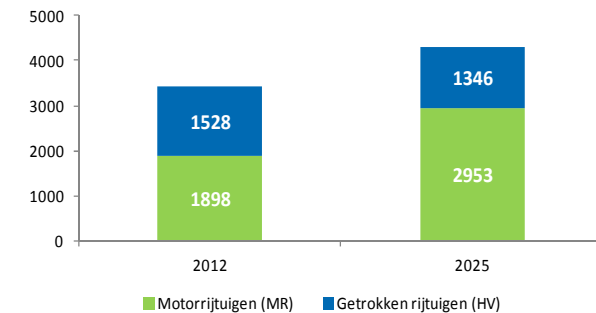


Krachtlijn 2

bij voorkeur
motor-
rijtuigen

Voorkeur voor **motorrijtuigen** i.p.v. getrokken materieel:

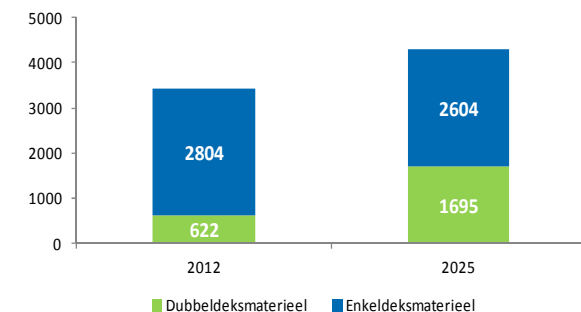
1. vlotte wijziging samenstelling materieel
2. vlottere acceleraties



Krachtlijn 3

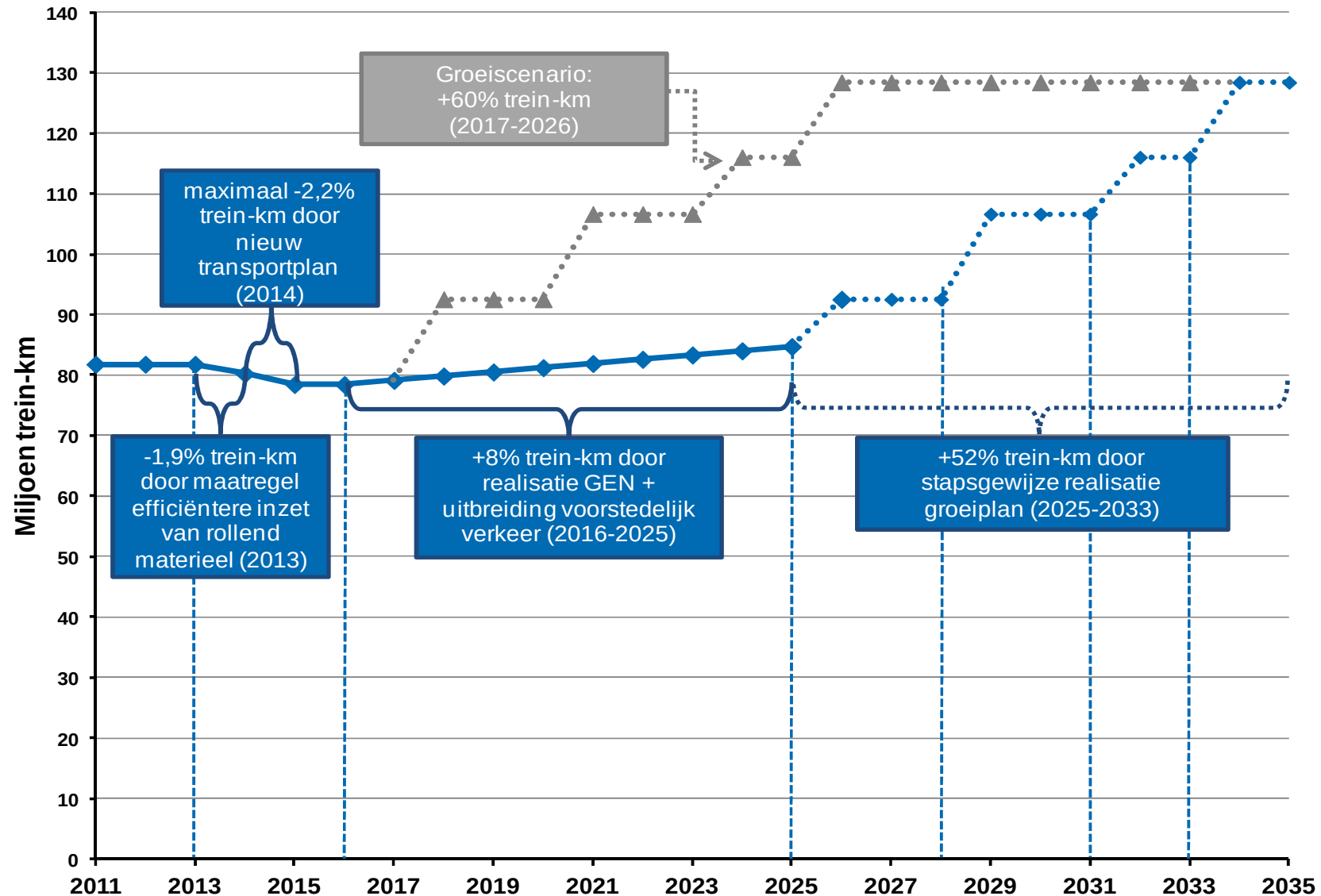
bij voorkeur
dubbeldeks
materieel

Voorkeur voor **dubbeldeksmaterieel** voor maximale zitplaatscapaciteit van/naar Brussel om zo ingrijpende infrastructuurwerken voor verkeer van/naar Brussel tot 2025 uit te stellen.

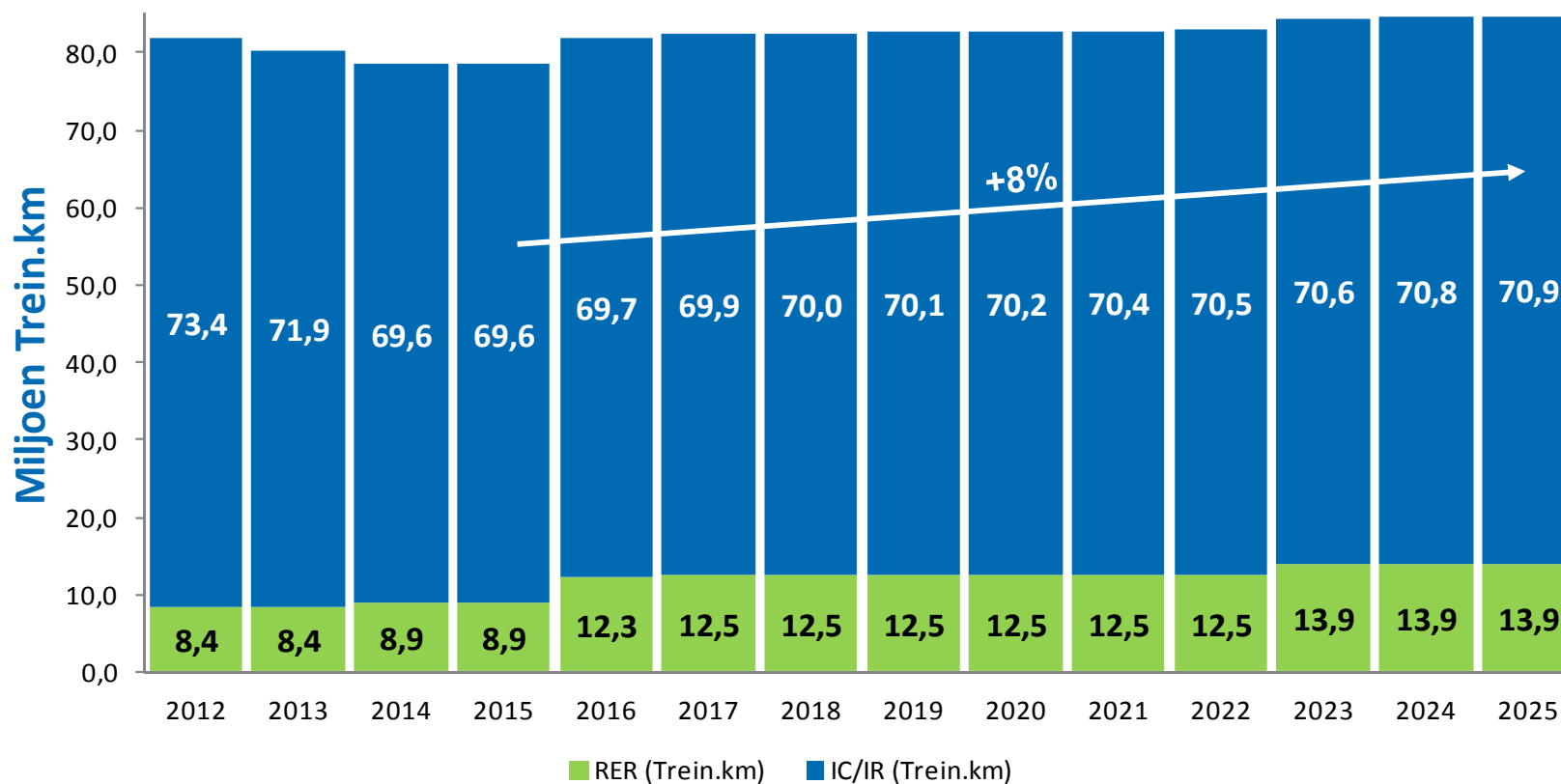


7. Bijkomende zitplaatsen voor GEN en piekverkeer van/naar Brussel (1/2)

A. Geplande evolutie van de productie in trein.km (globaal)



B. Geplande evolutie van de productie in trein.km (in lijn met de infrastructuurplanning)



Rijpaden N-Z verbinding (NZV)														
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	91	94	94	110

8. Stapsgewijze opbouw GEN (1/2)

Vereisten GEN, opgelegd door ECMM:

1

- GEN aanbod geïntegreerd in investeringsplan 2013-2025;

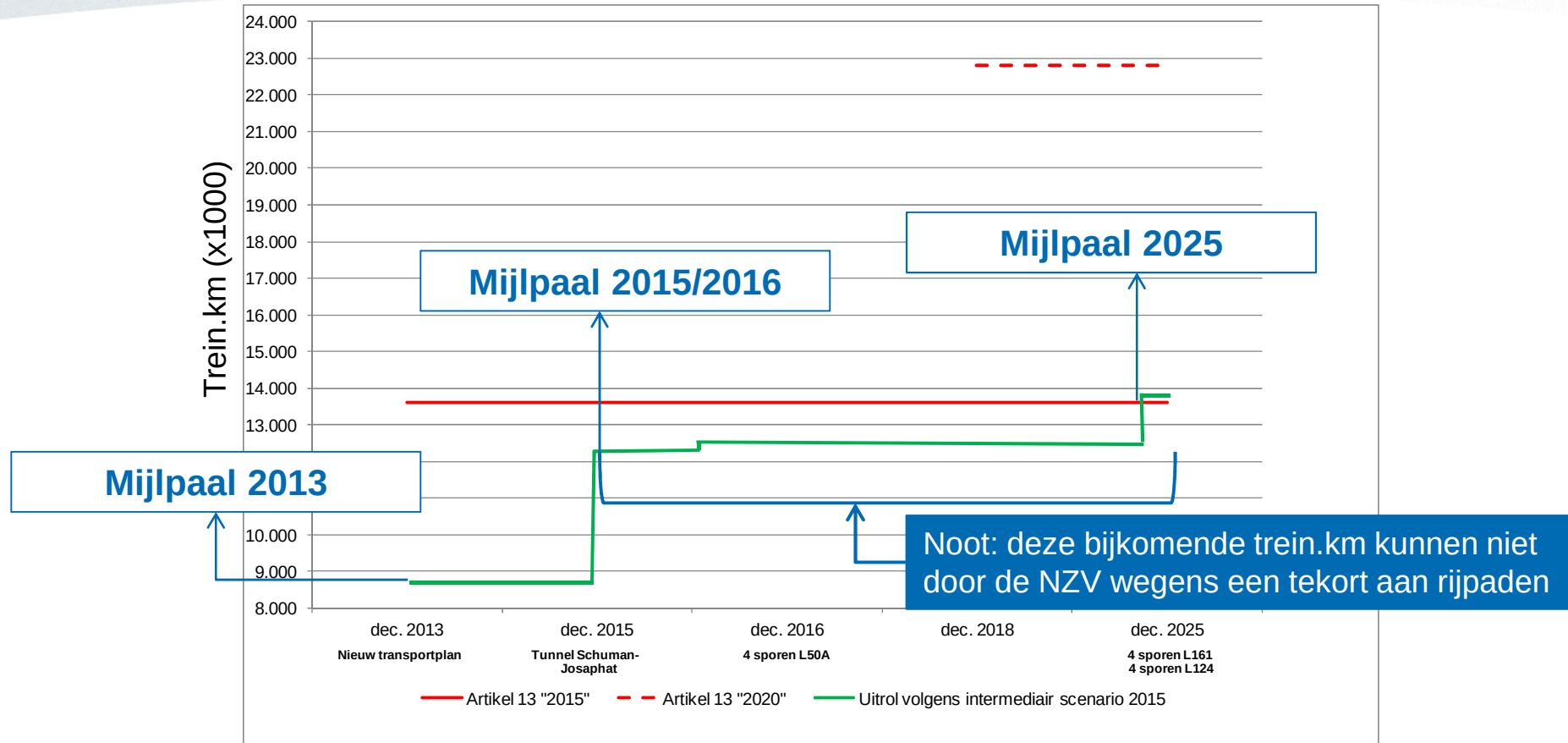
2

- NMBS-groep, MIVB, TEC en De Lijn: meerjarenplan op basis van visie 2020;

3

- Intermediaire scenario 2015 ten laatste in 2018.

8. Stapsgewijze opbouw GEN (2/2)



Mio trein.km	dec. 2013	dec. 2015	dec. 2016	dec. 2018	dec. 2025
FOD-studie art.13	13,6	13,6	13,6	13,6	22,8
Planning NMBS	8,9	12,3	12,5	12,5	13,9

9. Integratie GEN in bestaande transportplan

NMBS integreert het GEN volledig in haar transportplan
conform de GEN-overeenkomst

Argumenten pro dergelijke integratie zijn o.a.:

1	Minder overstappen en meer directe verbindingen;
2	Minder nood aan infrastructuur;
3	Vermijdt creatie van bijkomende terminuspunten;
4	Vermijdt - waarschijnlijk hogere – rijpadkosten;
5	Maakt schaalvoordelen mogelijk;
6	Levert hogere productiviteit van het personeel op.

10. GEN-aanbod en capaciteitsbeperkingen van N-Z-verbinding (NZV)

- Bijkomend GEN-aanbod zal vóór 2025 niet door NZV rijden (geen rijpadcapaciteit);
- Pistes om op LT rijpadcapaciteit in NZV te verhogen:

Piste 1 Doorgaande treinen via (uitgebreide) NZV	• Uitbreiding van 94 tot 110 à 140 rijpaden per uur; • Houdt rekening met voluntaristisch groeiscenario; • bijkomende kokers tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid op grotere diepte; • Verbinding Brussel-Zuid -- Brussel-Centraal -- Brussel-Schuman.	Structurele lange termijn oplossing Technisch moeilijk Duur
Piste 2 Beperking doorgaande treinen in Brussel-Noord en Brussel-Zuid	Alternatief 1 Volledige huidige NZV (3 kokers) voor navettes tussen Brussel-Zuid en Brussel-Noord met meest performante materieel. Alternatief 2 Twee kokers worden voor navettes en één koker voor doorgaande treinen (minst bijkomende infrastructuur in Brussel-Noord en Brussel-Zuid nodig)	Mogelijk minder duur dan Piste 1 Technische moeilijk (uitbreiding perronsporen en herwerking wisselroosters)

11. Financieringskost GEN-exploitatie

Bijkomende middelen nodig om **exploitatiedeficit** van **nieuwe GEN-aanbod** te compenseren.

Raming exploitatieverlies GEN voor **2013**: ca. **13 mio €**.
Deficit voor **nieuwe aanbod** komt **bovenop** dit **huidige exploitatieverlies**.

Mijlpaal	Trein.k m (mio)	Productie kost (Mio € / jaar)	Recette (Mio € /jaar)	Tekort (Mio € / Jaar)	Bijkomend deficit vs. 12/2013 (Mio € / jaar)
dec. 2013	8,9	195,0	54,6	140,4	0
<i>dec. 2013 (versterkt)</i>	<i>12,3</i>	<i>270,9</i>	<i>75,9</i>	<i>195,0</i>	<i>54,6</i>
dec. 2015	12,3	270,2	75,7	194,5	54,1
dec. 2016	12,5	274,9	76,9	198,0	57,6
dec. 2025	13,9	305,4	85,5	219,9	79,5

D

Het investeringsplan en de prioriteiten van het Vlaams Gewest

Een korte stand van zaken met betrekking tot de behandeling van de prioriteitenlijst van het Vlaams Gewest

1

NMBS heeft kennis genomen van de prioriteitenlijst van het Vlaams Gewest.

2

De prioriteitenlijst wordt op dit ogenblik onderzocht door NMBS in samenwerking met Infrabel.

3

Overleg met de gewesten wordt gepleegd onder leiding van de Minister van Overheidsbedrijven dhr. Labille. Doel van dit overleg is te bepalen in welke mate kan worden beantwoord aan de wensen van het Gewest.

Bijlage: reactie van NMBS op het advies van de Vlaamse Mobiliteitsraad (MORA)¹

	Advies MORA	Reactie NMBS
1	Keuzes inbedden in een lange termijn-visie	NMBS volgt MORA in haar visie. Voor wat betreft de Vlaamse Spoorstrategie is NMBS in dialoog met het Gewest over haar prioriteiten, cf. punt D van de presentatie.
2	Investeringsbudgetten slim besteden	Een herziening van het investeringsplan is zinvol, met name op het vlak van de investeringen in groei , afhankelijk van een eventuele wijziging van de groeiprognose van het Planbureau.
3	Veiligheid is prioritair	Het beheerscontract voorziet in een trimestriële transparante reporting .
4	Doelgerichte keuzes maken voor prioritaire projecten	Per item op de Vlaamse prioriteitenlijst zal NMBS waar mogelijk de eventuele winst qua capaciteit toelichten . Cf. punt D van de presentatie.
5	Slim bijkomende capaciteit creëren	NMBS volgt MORA in haar advies. O.a. in het transportplan 2014 en in de keuze voor nieuw materieel (e.g. dubbeldeks motorrijtuigen) vult NMBS deze visie in.
6	Stationsomgevingen ontwikkelen als knooppunten	Overeenkomstig de nieuwe structuur zullen stations tot de core business van NMBS behoren.
7	Flankerend beleid voeren voor goederenvervoer	NMBS steunt de visie van MORA.
8	Vorbereiden op de toekomst	NMBS steunt alle initiatieven die een capaciteitsgroei ondersteunen.

1. Cf. document 'Advies Investeringsplan NMBS-Groep 2013-2025' dd. 22 februari 2013