

Welkom op de S-trein!

Excuseer..., op de wat?



Stapt u in de ruime omgeving van Brussel maar eens in een trein die niet echt op een trein maar eerder op een grote, snelle tram lijkt. De kans is reëel dat u vervolgens het bericht 'Welkom op de S-trein' te zien of te horen krijgt. In december 2015 zag het S-net voor het eerst het daglicht. Na drie jaar bollen op dat net zien we ons genoodzaakt hier een uitgebreid artikel aan te wijden, want er schort toch wel wat aan dit jonge kindje.

Ah, u bedoelt dus de klassieke L- of stoptreinen?

Ja en nee. De 'S' wordt gebruikt om het voorstedelijke treinaanbod van de NMBS aan te duiden. Treinen uit dat aanbod worden dan S-treinen genoemd. Eigenlijk zijn alle stoptreinen (oftewel de L-treinen of omnibussen) in een straal van 30 kilometer rondom de hoofdstad onder dezelfde noemer gegroepeerd. De meeste treinen zorgen voor een rechtstreekse verbinding tussen de voorstad en Brussel, maar er zijn ook treinen in de voorstad die Brussel niet aandoen.

Dan is er toch niets veranderd?

Nu u het zegt... De S-treinen maken voor het grootste deel gebruik van spoorlijnen die al bestonden. Maar er zijn in de afgelopen jaren wel enkele nieuwigheden geweest. Zo kregen op de bestaande lijnen zoals Dendermonde – Brussel of Leuven – Brussel heel wat stopplaatsen nieuwe verhoogde perrons, zijn oude stopplaatsen zoals Brussel-West en Simonis heropend en is de frequentie op sommige lijnen verhoogd naar meerdere treinen per uur. Toch is dat niet alles. Het S-net kent een geschiedenis die heel wat decennia teruggaat.

Even terug in de tijd

Wat was eigenlijk de bedoeling? In de jaren 70 van de vorige eeuw stelde men vast dat het aantal pendelverplaatsingen tussen Brussel en de rand toenam. Mensen waren omwille van verschillende redenen in de groene rand gaan wonen, maar moesten nog wel op hun werkplek in Brussel geraken. De opening van verschillende stopplaatsen op spoorlijn 26 (via Meiser en Evere) was hier een antwoord op. Tegen 1976 konden pendelaars sporen van Halle naar



S1 naar Antwerpen en S1 naar Nijvel broederlijk naast elkaar

Foto Rudy De Ceunynck

Vilvoorde door de Brusselse oostkant zonder daarbij van de (vandaag verzadigde) noord-zuidverbinding gebruik te moeten maken. Aangezien lijn 26 deels evenwijdig loopt met de oostelijke tak van metrolijn 5 (toen nog 1A), kunnen pendelaars daar snel overstappen op het MIVB-net.

Het zou vervolgens nog tot 1999 duren voordat de beslissing werd genomen om het voorstadnetwerk verder uit te breiden met een verhoogde exploitatie en nieuwe infrastructures. Denk maar aan de lijn Brussel – Leuven die vanaf 1999 werd verbreed en nieuwe betonnen stationsgebouwen kreeg. Al was dit in de eerste plaats bedoeld om de hogesnelheidstrein naar Duitsland een eigen spoor te geven. Eenzelfde fenomeen vond vanaf 1993 al plaats op de lijn tussen Brussel en Halle.

In 2003 sloten de federale regering en de drie gewesten een akkoord om samen een performant en geïntegreerd voorstadnet uit te bouwen. Ja, u leest het goed: een geïntegreerd net! Een jaar later kwam de officiële aankondiging en werd het Gewestelijk ExpresNet (GEN) voorgesteld, naar analogie met de Parijse Réseau Express Régional (RER). De bedoeling was om tegen 2012 op 9 voorstadlijnen een frequentie van 4 treinen per uur te laten rijden. Men koos er ook voor om nieuwe stukken spoorlijn, halte-infrastructures, wegbruggen en spoorverdubbelingen aan te leggen. Voorstadtreinen moeten immers zoveel als mogelijk gescheiden van de IC-treinen kunnen rijden. Grote werken begonnen in de Europese wijk aan de nieuwe tunnel Schuman-Josaphat en het station Schuman en verder op de lijn 161 langs Watermaal-Bosvoorde.

Herinnert u zich nog CityRail? Een netwerk van 6 voorstadijnen (bv. CR1: Aalst – Brussel – Eigenbrakel) met voornamelijk gerenoveerde klassieke motorstel-treinen. In die treinen werden zitjes deels in de langsrichting opgesteld om aan een maximale capaciteit te kunnen voldoen. Dit was een eerste proef van de NMBS in de uitbouw van een eigen voorstadnetwerk. Na een aantal jaren verdween het label CityRail en kregen de 6 lijnen hun oude L-benaming terug.

In april 2009 hervormde de MIVB haar metronetwerk volledig en tegelijk werd de westelijke Brusselse treinas op lijn 28 na jaren zonder gebruik opnieuw voor reizigersverkeer geopend. Het moderne Weststation zou volgens de toenmalige ministers fungeren als hét intermodale overstappunt in Brussel. Alle metrolijnen, een aantal tram- en buslijnen van de MIVB en bussen van De Lijn op de as Ninove – Dilbeek – Brussel verknootten er. Voor het eerst zouden alle vervoermaatschappijen eenzelfde visie hebben over het Brusselse stads- en voorstadsnet en beter gaan samenwerken. Het aantal in- en uitstappende treinreizigers bleef echter serieus onder de verwachtingen: slechts 91 reizigers werden er in 2017 op een werkdag geteld.

Ondertussen ging op nog heel wat andere plaatsen de schop in de grond. Enkele voorbeelden: op lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw werden extra sporen gebouwd, in de Europese wijk kwam het nieuwe station Mouterij, station Pannenhuis werd heropend en herdoopt tot 'Thurn & Taxis'... De ene werken gingen al wat vlotter dan de andere. Burgerzaken bij de Raad van State, talenkwesties bij de opmaak van vergunningen, terreur, politiek gekibbel in het Federaal parlement, onteigeningsprocedures en geldkwesties vertraagden alles gigantisch.

Hoewel de infrastructurele nieuwigheden nog niet volledig afgewerkt waren, koos de NMBS ervoor om het Brusselse voor-

stadnetwerk echt officieel te lanceren. Dit gebeurde in september 2015. Toenmalig spoorbaas Jo Cornu en minister van Mobiliteit Jacqueline Galant stelden fier het ronde oranje-gele logo met de blauwe 'S' voor. De 'S' duidt op (voor-)Stedelijk en wordt volop gebruikt in Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk waar het staat voor Stadt(schnell)bahn. Dit moest de reizigers beter vertrouwd maken en niet-treinreizigers uit de voorstad overtuigen om massaal de trein te gaan gebruiken.

Een eigen merk en logo dus maar ook nieuw treinmaterieel, een netplan en zelfs een aparte directie?

In totaal bedienen dagelijks 700 S-treinen 143 stations, verspreid over 12 lijnen in een gebied van 30 kilometer in en rond Brussel. Dat is een vijfde van het totale treinaanbod in ons land. Speciaal voor de S-lijnen werden de welbekende Desiro-treinen van Siemens (zie foto voorpagina) aangekocht. Samen met de Sprinters (bekend als de duikbrillen) verzorgen deze treinen de voorstadsdiensten.

Intussen trad spoorbazin Sophie Dutordoir aan en zij stelde vast dat er op vlak van communicatie en kwaliteit veel meer kon gebeuren. Een treinreiziger begrijpt maar half wat de betekenis van het S-net juist is. Een nieuwe directie voor de S-trein werd opgericht en sensibiliseringscampagnes met affiches in het straatbeeld en op het internet verschenen. Samen met de MIVB

is gekozen om een nieuw netplan te ontwikkelen waarop de metro, enkele hoogfrequente tramlijnen en het S-net schematisch worden weergegeven.

Drie jaar na de lancering stellen we vast dat de nieuwe totempalen met het S-logo nog steeds niet geplaatst zijn aan de stationsingangen en dat zelfs de loketbedienden nog niet vertrouwd zijn met het S-net. Doet u bijvoorbeeld geen moeite om bij hen een gedrukt netplan te bemachtigen. Hiervoor wordt u mooi doorverwezen naar de website.

Dutordoir wil de onzichtbare stations terug bekend en aantrekkelijk maken. Veel van de kleine bestaande Brusselse stations liggen ergens verscholen achter een muur of onder een brug. Het wachtcomfort trekt er op weinig en vandalen kunnen er ongemerkt hun gang gaan. Gaat u maar eens kijken in Bockstael, Simonis of Merode. Daar is bovendien geen enkele sociale controle en de stations liggen er compleet verlaten bij.

Dus dat is dan de S-trein?

Idealiter was het S-net al 10 jaar volledig afgewerkt en operationeel. Maar u las ook dat tal van problemen en procedures gezorgd hebben voor vertragingen. Daarenboven zijn er wat mankementen. Trein-TramBus wil benadrukken dat de uitrol van een S-net zich niet louter en alleen mag toespitsen op de bouw van nieuwe infrastructures, maar dat er ook een frequente bediening, ruime amplitude, voldoende capaciteit, duidelijke reizigerscommunicatie en een tariefintegratie moeten zijn om een S-net te laten slagen. Wie vandaag bijvoorbeeld van de Dendermondse deelgemeente Grembergen naar Sint-Pieters-Woluwe wil reizen bevindt zich weliswaar mooi in de GEN-zone, maar zal drie keer mogen betalen voor de verplaatsing. Aangezien de reis bestaat uit 3 trajecten die elk door een andere vervoermaatschappij worden bediend (NMBS, MIVB en De Lijn) en de grenzen van de



Halte Thurn & Taxis, de oudere lezers bekend als 'Pannenhuis'
Foto Rutger Huybrechts



Zonder tariefintegratie zal het op het Weststation nooit druk worden. Foto Rutger Huybrechts

Brusselse stadzone (Zone 20 / MTB-zone / JUMP-tarief) overschrijden, loopt de rekening vlog op. Dit is complete kafka en allesbehalve rechtvaardig!

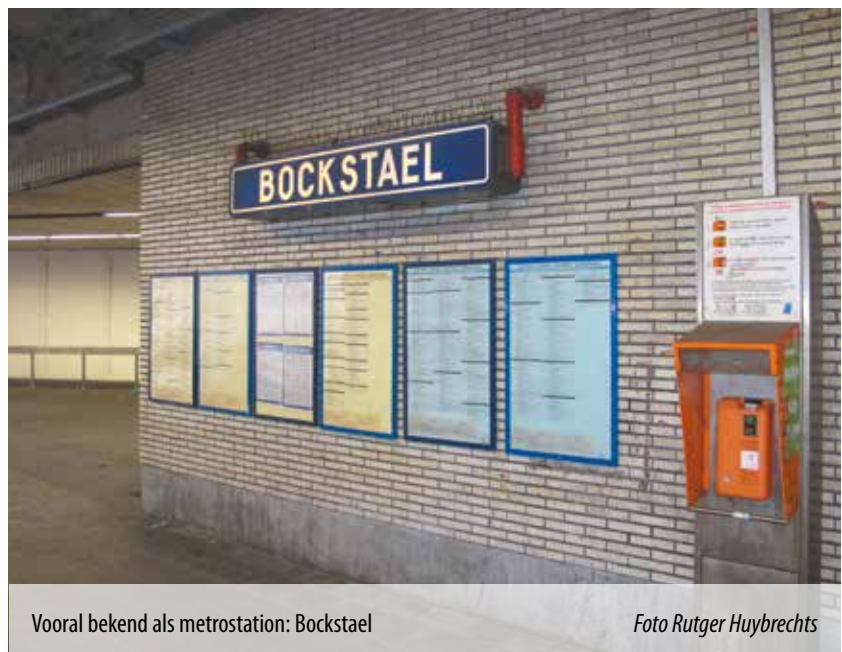
Doorheen de jaren is de frequentie op de S-lijnen ook niet spectaculair gestegen. Een concreet voorbeeld is de bediening van Brussel-West waar slechts 1 trein per uur en per richting (lijn Dendermonde – Brussel – Aalst) het station aandoet. Was er niet beloofd om op alle assen om het kwartier te gaan rijden? Er zijn zelfs lijnen waar enkel tijdens de spits of niet in de weekends wordt gereden. En de amplitude is ook erg verschillend. Wie in het Weststation op een werkdag na 20 uur nog een trein wil nemen is eraan voor de moeite. En dit terwijl de metro- en tramlijnen in datzelfde station een frequentie tussen 5 en 10 minuten hebben en rijden tot na middernacht!

Brengt de toekomst nog iets nieuws?

Er wordt momenteel volop gewerkt aan nieuwe stations: Anderlecht-COOVI (gaat open in 2020) Ukkel-Moensberg (eind 2024), en Braine-Alliance (in 2025). Op de lijnen 50A tussen Anderlecht en Denderleeuw, 124 (tussen Brussel en Nijvel) en 161 (tussen Watermaal-Bosvoorde en Ottignies) is men nog volop bezig met het aanleggen van 2 extra sporen naast de bestaande rails. En hopelijk mogen we snel

een hogere frequentie verwachten op alle huidige S-lijnen. We kijken alvast uit naar de nieuwe deadline... 2025.

Oorspronkelijk werd beloofd om nog heel wat extra haltes uit te bouwen. Denk maar aan Verboekhoven, Machelen, Erasmus, Kuregem of Schepdaal. Deze laatste zou erg welkom zijn omdat de huidige openbaar vervoerverbinding met Brussel mager is en de Ninoofsesteenweg een hoge congestie kent. Bovendien is de spoorcapaciteit op lijn 50A verdubbeld, maar werd er tussen Anderlecht en Liedekerke nergens een stopplaats uitgebouwd.



Vooral bekend als metrostation: Bockstael

Foto Rutger Huybrechts

‘Welkom op de S-trein! Jouw sluipteg in en rond Brussel’

De uitbouw van het S-net is een mooi initiatief maar naar onze mening nog onderontwikkeld en niet geïntegreerd. Voor meer info en een netplan van het Brusselse S-net verwijzen we u door naar www.belgiantrain.be/nl/travel-info/train-offer/s-train. Daar vindt u trouwens ook de S-netten Antwerpen, Gent, Charleroi en Luik. Sinds 3 september wordt dit label immers ook voor die agglomeraties gebruikt. Maar laat u niet beetnemen: hoewel het mooi wordt voorgesteld, is er van een hoogperformant S-net in deze steden nog geen sprake! In deze steden werden wel pogingen ondernomen om met de City Pass een vorm van tariefintegratie uit te rollen. In Antwerpen en Gent is het resultaat tot nu toe beperkt, voor de andere steden is het nog even wachten op de resultaten. Ondertussen blijven heel wat goedbedoelende politici, spoorbazen en treingebruikers dromen van echte S-Bahnen in onze steden naar het Duitse voorbeeld. Maar op een Belgische Gründlichkeit moet u toch niet meteen hopen.

Tip: blader eens terug door de Mondig Mobiel 114 en 116 voor onze S-trein-visie.

Rutger Huybrechts