

# Rijdt hij of rijdt hij niet?

## Sporen als kansspel

**Kort na zijn aantreden pleitte federaal Minister van mobiliteit Georges Gilkinet voor een veralgemening van de halfuurfrequentie in alle Belgische stations. Tegen 2032 wordt het treinaanbod met 10% uitgebreid en wil de NMBS 30% meer reizigers vervoeren. Dat klinkt mooi, maar op korte termijn zou het al een hele verbetering zijn als alle treinen die vandaag in het spoorboekje staan gewoon rijden.**

De coronacrisis had op heel wat sectoren een grote impact. Ook de NMBS ontsnapte niet aan de gevolgen: pendelaars gingen massaal telewerken, personeel aanwerven en opleiden werd een stuk moeilijker en de levering van de nieuwe M7-rijtuigen liep nog meer vertraging op. De jongste maanden worden de resultaten hiervan concreet zichtbaar op het terrein. Pendelaars die opnieuw vaker naar het werk willen, worden bijna dagelijks geconfronteerd met geschrapte treinen, treinen die veel korter zijn dan normaal en oud materieel dat eigenlijk al bij de sloper had moeten staan.

Voor in de regio's Antwerpen en Leuven leiden de personeelstekorten op het terrein tot grote problemen. Officieel rijden er tussen Essen en Puurs opnieuw twee S-treinen per uur, maar in de praktijk is het een soort kansspel. Als er materieel en personeel beschikbaar is, rijdt er om het half uur een trein, anders slechts om het uur. Ook in Mortsel-Oude God, een prima gelegen voorstadshalte met een groot potentieel, stopt al maanden slechts één trein per uur, die dan ook nog regelmatig wordt geschrapt. Op een terugkeer van de tweede IC-trein met haltes in Mortsel, Mechelen-Nekkerspoel en Vilvoorde, durft niemand een datum te plakken. In de Kempen is de situatie al even precair.

In het weekend komen daar de jongste jaren ook de voortdurende

lijnonderbrekingen bovenop. Tussen Antwerpen en Gent, de twee grootste steden van Vlaanderen, kan je zowat de helft van het jaar op zaterdag en zondag niet op een volwaardig treinaanbod rekenen. Gelet op het toenemende belang van de recreatieve verplaatsingen met de trein is dat niet vol te houden. Een lijn volledig sluiten is gemakkelijker en veiliger dan de treinen op één spoor te laten rijden en op het andere te werken, maar het is nefast voor het reizigers- en goederenverkeer. De veel langere reistijden met vervangbussen en de vaak manke organisatie van die bussen, doet reizigers dan ook massaal afhaken.

Op die manier werft het spoor natuurlijk geen klanten en is het ook geen geloofwaardig alternatief voor de toenemende files rond onze steden. Het is goed dat we een federale minister hebben met een ambitieuze langetermijnvisie voor het spoor, maar op korte termijn moet de uitvoering van de dienstregeling – een contract met de reiziger die een ticket of abonnement koopt – veel beter. Alleen zo kan de trein verder uitgroeien tot de betrouwbare ruggengraat van een performant OV-net.

Op externe oorzaken zoals bermbranden, bomen op het spoor en ontsnapte dieren heeft de NMBS geen vat, maar de interne werking kan nog een stuk beter. Werf tijdig personeel aan om de treindienst te verzekeren en zorg dat die mensen ook de nodige vakantie en rust kunnen nemen. Een betrouwbare dienstverlening vereist ook dat er reserveploegen beschikbaar zijn. Dat er dagelijks geschrapte treinen op de borden staan, is niet normaal.

Hoe komt het dat er op de IC-verbindingen op een drukke hoofdas als Antwerpen – Brussel – Charleroi bijna alleen verouderd en onbetrouwbaar materieel rijdt? Waarom rijden de treinen met het laagste acceleratievermogen op de verbindingen die het meeste haltes bedienen? Wanneer komt er een oplossing voor de drukke gelijkgrondse vertakking tussen de klassieke lijn Brussel – Antwerpen en de Diabolo naar de luchthaven? Al deze problemen zijn niet van vandaag op morgen op te lossen, maar zonder langetermijnvisie en een geïntegreerd plan van aanpak met aandacht voor zowel de infrastructuur, het rollend materieel als het personeel kan ik dit opiniestuk alvast recycleren voor Mondig Mobiel nr. 180 in 2032. Als we onze klimaat- en milieudoelstellingen willen halen, heeft het spoor een mooie toekomst, maar moet de lat veel hoger.

| 09:58 Vertrek               |       | 10:13                     | 10:40                      |
|-----------------------------|-------|---------------------------|----------------------------|
| 09:53 Mechelen              | IC 1  | Denderleeuw Landen        | Brugge Dostende            |
|                             |       | 10:15 Eeklo               | 10:41 Aalst                |
|                             |       | Rijdt vandaag niet        |                            |
|                             |       | 10:21 Brussel Eupen       | 10:43 Aalter Brugge        |
| 10:02 Brugge                | IC 4  | 10:27 Brugge Blankenberge | 10:45 Sint-Niklaas Melsele |
| 10:02 Dendermonde Mechelen  | L 8   | 10:27 Sint-Niklaas        | 10:53 Antwerpen-Centraal   |
| 10:06 De Pinte Kortrijk     | L 9   | 10:27 Zottegem            |                            |
| 10:10 Brugge Oostende       | IC 4  | 10:36 Brussel Gent        |                            |
| 10:12 Lichtervelde De Panne | IC 10 | 10:37 Kortrijk Poperinge  |                            |

Tijdens de weekends van 12 t.e.m. 27/03 wordt Infrabel aan het spoor. Het treinverkeer tussen Gent-Sint-Pieters, Sint-Niklaas en Antwerpen-Centraal wordt aangepast. Plan uw reis via de NMBS-app of nmbis.be voor meer info.

Een afgeschafte trein naar Eeklo betekent een uur extra wachten...

Foto Rudy De Ceunynck

Stefan Styne, voorzitter *TreinTramBus*