



Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer

NMBS NV van publiek recht
Mevrouw Sophie DUTORDOIR
CEO
Frankrijkstraat 56
1060 Brussel

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk

datum

19 december 2022

OPEN BRIEF BETREFFENDE DE TREINVERBINDINGEN OP LIJN 25

Geachte mevrouw Dutordoir,

De jongste maanden worden treinreizigers tussen Antwerpen en de Kempen enerzijds en Brussel anderzijds dagelijks geconfronteerd met ernstige exploitatieproblemen: geschrapte treinen, veelvuldige vertragingen, te korte treinen en/of onaangepast materieel. Die problemen zijn nog vervelender voor reizigers die een overstap op een andere trein of een bus of tram moeten halen.

Deze toestand is onhoudbaar en de trein verliest op deze hoofdas stilaan elke geloofwaardigheid. De verbindingen vanuit de provincie Antwerpen, die ook door reizigers uit het Waasland en Noord-Limburg worden gebruikt, scoren op diverse vlakken ondermaats:

- Tussen Antwerpen en Brussel rijden – zelfs in de spits – slechts twee volwaardige snelle IC-treinen. Andere treinen zijn aanzienlijk langer onderweg. Eén van de vier IC-treinen/uur tussen Antwerpen en Brussel is intussen bovendien bijna een jaar geschrapt door personeelsgebrek. Daardoor stopt er in Mortsel de hele dag slechts één trein per uur, zelfs in de spits. Dat andere treinen ook regelmatig uitvallen of korter zijn dan gepland, zorgt voor nog meer overvolle treinen en vertragingen. Incidenten op één plaats, leiden in de praktijk vaak voor chaos op de hele as van Charleroi tot de Nederlandse grens;
- Eén van de twee voorstadstreinen op de verbinding Essen – Antwerpen – Puurs rijdt sinds een half jaar alleen nog in de ochtendspits; de rest van de dag rijdt er slechts één trein/uur. De IC-trein Charleroi-Brussel-Antwerpen-Essen rijdt door veelvuldige vertragingen vaak niet verder dan Antwerpen en wordt vervolgens ook geschrapt tussen Essen en Antwerpen. Daardoor rijdt er op lijn 12 in de praktijk slechts één betrouwbare trein per uur in plaats van de drie die in het spoorboekje staan;
- De gemiddelde leeftijd van de ingezette treinen ligt veel hoger dan op andere hoofdassen van en naar Brussel. Dit ligt mee aan de basis van de bovengemiddelde rituitval en spitheidsproblemen, zowel op de S- als IC-treinen. De P-treinen tussen Neerpelt/Mol en Brussel behoren tot de minst stipte van het hele net. Op sommige IC-treinen wordt in 2022 nog steeds hetzelfde comfort aangeboden als in 1975: smalle 2+3 bankjes, treinen zonder airco;
- In het weekend rijden er op lijn 25 geen snelle binnenlandse treinen en worden bijna alle treinen met voorstadsmaterieel (Desiro) geëxploiteerd, zonder 1^{ste} klas die naam waard. De verbinding Brussel – Mechelen – Lier – Turnhout is de enige reguliere verbinding waarop in het weekend helemaal geen treinen rijden, waardoor de reistijd per spoor vanuit de Kempen naar het binnenland buitensporig lang is.

Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de NMBS en Infrabel weinig ambitie hebben met deze as. Nochtans gaat het om een vitale verbinding tussen enerzijds de hele provincie Antwerpen, Noord-Limburg, het Waasland, de Vlaamse Noordrand en anderzijds Brussel, een gebied dat meer dan 2 500 000 inwoners telt.

Met dit schrijven dringen wij aan op dringende maatregelen om de hierboven genoemde kwaliteitsproblemen aan te pakken en de gedupeerde reizigers perspectief te geven op tastbare verbeteringen. De absolute prioriteit is het herstellen van de regelmaat, capaciteit en de herinvoering van de geschrapte IC- en S-treinen op de lijnen 12 en 25, minstens in de brede ochtend- en avondspits.

In een volgende fase moet ervoor worden gezorgd dat reizigers vanuit Antwerpen of de Kempen naar Brussel, hetzelfde comfort krijgen als op andere hoofdassen. De reistijd van Antwerpen naar Brussel (49') is immers bijna even lang als vanuit Brugge of Luik naar de hoofdstad. Ook in het weekend moeten er aantrekkelijke en snellere treinverbindingen komen tussen Antwerpen en Brussel en vanuit de Kempen naar het centrum van het land.

Tot slot maken wij ons ernstig zorgen over de impact van de aangekondigde extra snelle Beneluxtrein tussen Amsterdam en Brussel-Zuid, die tussen Antwerpen en Brussel-Zuid non-stop zou rijden en waarvoor binnenlandse stops en treinen zouden worden geschrapt. Het is duidelijk dat de huidige infrastructuur, in het bijzonder tussen Antwerpen en Mechelen, ontoereikend is om 9 snelle treinen/uur met een verschillend stoppatroon te verwerken. Het behoud van vier volwaardige IC-verbindingen die zowel in Vlaanderen als Brussel de belangrijkste stations bedienen, is voor ons echter essentieel. De huidige overbezettingen tonen aan dat het binnenlands aanbod nu reeds ontoereikend is.

Om in de toekomst nog meer treinen te kunnen laten rijden zonder de binnenlandse reizigers te benadelen zijn ongetwijfeld investeringen nodig. Wij dringen er bij de NMBS, Infrabel en de federale overheid dan ook op aan een geïntegreerde visie te ontwikkelen op het gewenste reizigersaanbod en de infrastructuur die nodig is om dat aanbod, alsook het goederenverkeer op deze as, op robuuste wijze te verzekeren. Vervolgens moeten de middelen om de infrastructuur aan dat wensbeeld aan te passen, bijvoorbeeld om de conflicten tussen de Diabolo-spoorlijn (lijn 25N) en de hoofdlijn 25 weg te werken, worden opgenomen in de investeringsplannen van de NMBS en Infrabel. Ook op het gebied van toegankelijkheid van de treinen en stations zijn extra inspanningen nodig.

Graag zouden wij dan ook op korte termijn met u van gedachten wisselen over de volgende punten:

- Een kwaliteitsoffensief met perspectief om de huidige problemen aan te pakken;
- Maatregelen om de impact van incidenten en pannes te beperken;
- Mogelijke verbeteringen van het aanbod op korte en middellange termijn (dienstregeling én materieel, zowel de week als het weekend);
- Langetermijnvisie van de NMBS op deze corridor en Integratie van de geplande extra Beneluxtrein in het aanbod.

Met vriendelijke groeten,



Stefan Stynen, voorzitter TreinTramBus