

# NMBS-dienstregelingen 2024 - 2026:

## NMBS zet in op groei

**Bij de invoering van de dienstregeling 2015 kondigde de NMBS aan dat er voortaan om de drie jaar een grote aanpassing van de dienstregeling zou komen. Met de dienstregeling 2024 die ingaat op zondag 11 december 2023 is het opnieuw zover. We proberen de talrijke veranderingen op een rijtje te zetten. Ze zijn op het moment van schrijven nog onder het voorbehoud van goedkeuring door de minister-raad en van toewijzing van de gevraagde spoorwegcapaciteit door Infrabel.**

### Uitbreiding in vier schijven

Sinds de coronaperiode is het woonwerkverkeer gedaald tot 93% van de cijfers van 2019. Het vrijetijdsvverkeer daarentegen is stevig toegenomen, vandaar dat we vooral in dat segment een forse uitbreiding van het aanbod mogen verwachten. Nadat er in december 2022 uitgesproken weinig veranderde, zet de NMBS in december 2023, december 2024, juni 2025 en december 2025 resoluut in op uitbreiding van het aanbod.

Die uitbreiding gebeurt vooral door verbeteringen aan de frequentie en aan de amplitude van de treinen op vrijdag- en zaterdagavond. De NMBS heeft goed begrepen dat een hoofrequent aanbod nodig is om de automobilist uit zijn wagen te lokken en ook dat er een publiek is voor late treinen rond de grote steden. Ook aan de structuur van het aanbod verandert er – in tegenstelling tot de vorige jaren – het een en ander.

In december 2023 gaat het vooral om de uitbreidingen die eigenlijk al voor december 2022 waren voorzien, in december 2024 hoofdzakelijk (maar niet uitsluitend) om lateavontreinen rond Antwerpen en Brussel en in juni/december 2025 om een aantal diverse uitbreidingen.

### Het kader

Aan de kant van de infrastructuur zijn er enkele beperkende factoren, vooral de werkzaamheden aan de stations van Bergen, Hasselt, Denderleeuw, Gent-Sint-Pieters, Mechelen, Kortrijk en Ottignies. Anderzijds zijn er ook enkele projecten die

eindelijk afgeraken, zoals het tweede spoor tussen Bockstael en Schuman en het derde en vierde spoor tussen Etterbeek en de vertakking naar Louvain-la-Neuve. Door werkzaamheden aan de trambrug in de Carsoellaan over lijn 26, de oostelijke ring rond Brussel, zal het aanbod op deze lijn tijdelijk beperkt worden, voordat het wordt uitgebreid.

Op basis van de reacties op het vorige vervoersplan heeft de NMBS een lange lijst van 93 mogelijke verbeterprojecten opgesteld. Op basis van potentieelstudies, financiële en praktische haalbaarheid en een klassieke verdeling van de verbeteringen over de gewesten werden daaruit 27 projecten gekozen, die we hier gegroepeerd per regio bespreken. De opsomming hieronder is onvolledig, meer info staat per provincie op <https://www.belgian-train.be/nl/about-sncb/en-route-vers-mieux/transport-plan>.

### Brussel en Brabant

Bij het S-net in en rond Brussel zijn er enkele aanpassingen en uitbreidingen. S4 kronkelt momenteel van Aalst via Jette – Schuman – Merode en Vilvoorde naar Mechelen. Vanaf juni 2025 zal deze lijn vanaf Schuman door de week twee maal per uur gaan rijden en Louvain-la-Neuve als eindpunt hebben. Eerder al, in december 2024, zal S4 ook in het weekend rijden, maar dan op het deeltraject Aalst – Brussel-Luxemburg. Ook Edingen – Geraardsbergen – Denderleeuw (deeltraject van S6) en Halle – Delta – Vilvoorde (deeltraject van S7) zullen vanaf juni 2025 op werkdagen twee maal per uur rijden.

De slome maar desondanks succesvolle S9 Eigenbrakel – Brussel-Schuman – Kortenberg – Leuven – Landen rijdt vanaf december 2025 op zaterdagen als bijkomende S-trein van Eigenbrakel naar Leuven.

Een belangrijke verbetering vormen de S-treinen die op vrijdag- en zaterdagavond worden toegevoegd. Voor sommige bestemmingen zal het mogelijk zijn om rond 1u. in Brussel-Centraal te vertrekken!

### Antwerpen

De NMBS zag en ziet - terecht - veel poten-



De dienstregeling is de kern van het aanbod.

Foto Marco van Uden

tiel in de stopplaats Noorderkempen en voorziet al jaren een uitbreiding van het aanbod. Corona, technische obstakels en personeelsgebrek strooiden echter roet in het eten. Vanaf december 2023 zou er op werkdagen de hele dag door een extra treinserie Noorderkempen – Antwerpen-Centraal gaan rijden, waarin de bestaande P-treinen worden geïntegreerd.

Vanaf december 2024 gaat S33 Antwerpen – Herentals – Mol ook in het weekend rijden; IC30 Antwerpen – Turnhout kan dan versneld worden. Ook vanuit Antwerpen komen er op vrijdag- en zaterdagavond latere S-treinen in veel richtingen.

Zeker voor de regio Antwerpen zou er eigenlijk een fase 0 moeten komen: er zijn nog steeds voorziene treinen die in de praktijk niet rijden.

## Limburg

De verbinding Hasselt – Antwerpen wordt vanaf december 2024 ook in het weekend versneld door Aarschot niet meer te bedienen. Om Aarschot toch een verbinding met de Koekenstad te geven wordt de IC Leuven – Antwerpen voortaan ook in het weekend ingelegd.

De lijn Mol – Hasselt wordt vanaf december 2024 ook zondags om het uur bediend. In december 2025 komt er op deze lijn een extra

P-treinpaar. Voor de rest verliest Limburg in december 2023 enkele P-treinen tussen Hasselt en Genk, terwijl er vraag genoeg is om deze twee steden de hele dag door om het half uur te verbinden.

## Oost-Vlaanderen

De dienstregeling 2024 brengt voor de regio Gent nog een kleine verrassing. Eerder dan verwacht gaat de S53 Lokeren – Gent doorrijden naar Oudenaarde. Omdat de werkzaamheden aan het Sint-Pietersstation naar een volgende fase gaan, is er geen plaats meer om deze treinserie in het station te keren. De lijn Eeklo – Gent – Ronse wordt vanaf december ook op zondag om het uur bediend, daarmee verdwijnt ook de laatste tweeuursdienst in Vlaanderen.

De IC Sint-Niklaas – Dendermonde – Brussel en verder wordt vanaf december 2024 in Dendermonde “geknipt”, maar de S34 Antwerpen – Lokeren wordt een keer per uur naar Dendermonde verlengd. Wij voorspellen dat dat de NMBS veel klachten gaat opleveren, want het station van Dendermonde met zijn smalle onderdoorgang is minder geschikt om over te stappen. Wie van Dendermonde of Zele naar Antwerpen wil, gaat er wel op vooruit.

Er wordt nog steeds niets gedaan aan de slechte aansluiting vanuit het Meetjesland naar Antwerpen, een toestand die al sinds 2014 bestaat.

## West-Vlaanderen

Tussen Brugge en Kortrijk zitten we in het weekend al enkele jaren met de merkwaardige constructie van 3 treinen per 2 uur. In december 2025 wordt deze situatie eindelijk genormaliseerd en zullen beide treinseries tussen de grootste steden van de provincie opnieuw om het uur rijden. Verder verdwijnt er in december 2023 een vroege trein Oudenaarde – Kortrijk. Het spreekt voor zich dat niemand in de provincie West-Vlaanderen hier tevreden mee is. Samen met de sociale partners en de provincie had TreinTramBus vorig jaar een nota met verbetervoorstellen opgesteld, waarin we een intensievere bediening van Knokke, Blankenberge en Poperinge hadden gevraagd, alsmede een echte IC tussen Brugge en Kortrijk. Daar komt voorlopig dus niets van terecht.

## Luik

Het Euregionaal vervoer heeft bij de NMBS nooit echt in de bovenste schuif gelegen, maar stukje bij beetje verandert dat. Vanaf december 2023 zal de Tweelandentrein eindelijk een Drielandentrein worden en de verbinding Luik – Maastricht – Heerlen – Aken bedienen. Verder vervangt een nieuwe treinserie Luik – Verviers – Aken de bestaande verbinding Spa – Verviers – Aken. Hier wordt nu nieuwer materieel ingezet, de trein zal beginnen en eindigen in Luik-Saint-Lambert, dus in het centrum van de stad en er komen 's avonds meer ritten. De schaduwkant is wel dat de veel gebruikte overstap tussen de IC Oostende – Eupen en het grensoverschrijdende boemeltje vakkundig om zeep wordt geholpen: een verplaatsing Brussel – Aken zonder ICE of Thalys zal zo een half uur extra kosten.

Rond Luik wordt verder in december 2023 de S-trein Waremme



De dagen van de oude treinstellen naar Aken zijn geteld. Foto Jan Goeman



S53 naar Lokeren zal vanaf december in Oudenaarde beginnen (en met dieseltreinstellen rijden).

Foto Rudy De Ceunynck

(Borgworm) – Luik doorgetrokken naar Visé in plaats van naar Flemalle-Haute. De stoptrein Luik – Namen wordt vanaf december 2025 opgenomen in het Luikse S-net en krijgt dan een halfuursdienst.

IC12 (door de week Kortrijk – Welkenraedt) zal vanaf december 2024 ook in het weekend rijden, dat wil zeggen: tussen Brussel-Zuid en Luik. De verbinding Kortrijk – Gent rijdt in het weekend door naar Mechelen en dat blijft voorlopig zo. Helaas wordt hier de kans gemist om ook in het weekend een doorgaande trein Kortrijk – Luik in te leggen. Verder zal het ons benieuwen of de beide dienstregelingsgaten die deze treinserie door de week heeft in het weekend ook verschijnen. Infrabel legt namelijk op de hoge-

snelheidslijn Leuven – Luik een middel-euws aandoend tijdslot voor visuele inspectie op. Op lijn 4 bleek zo'n tijdslot zonder trein na enig aandringen van Nederlandse kant niet nodig.

### Luchthaventreinen voor Charleroi

Sinds kort is de verbouwing van het station Fleurus tot multimodaal knooppunt af. Vanaf juni 2023 legt de TEC een busdienst van Fleurus naar de luchthaven in. Vanaf december 2023 gaat er zowel door de week als in het weekend een IC Leuven – Waver – Ottignies – Fleurus – Charleroi rijden. Deze nieuwe treinserie zal een ruime amplitude hebben. Op ons aangeven komt er een stop in de Leuvense deelge-

meente Heverlee, waar wij bij bewoners en bezoekers veel potentieel zien. In het weekend zal de S61 Ottignies – Fleurus – Charleroi vanaf december 2023 ook om het uur gaan rijden (momenteel om de twee uur).

### Schaduwkanten

Uiteraard staan we positief tegenover de stevige uitbreiding van het aanbod, maar we zien ook schaduwkanten. Zeker, er zijn talrijke verbeteringen, maar verwijzingen naar een knooppuntensysteem zoals door de minister gewenst komen in de documentatie niet voor. Verder concentreren de verbeteringen zich in het centrum van het land, de “periferie” (Limburg, West-Vlaanderen, Waals Picardië, Luxemburg) heeft het nakijken.

In West-Vlaanderen blijft Lichtervelde een knelpunt in plaats van een knooppunt. Voor de verbinding Brugge en Kortrijk had de NMBS in 2014 een fout concept gekozen, waardoor de verbinding voor iedereen veel langzamer werd. In een poging om daar iets aan te doen kortte de NMBS in 2017 de lange stop in Lichtervelde sterk in, maar daardoor werden de aansluitingen vanuit de Westhoek naar Kortrijk en Brugge veel langer. De reistijd van Kortrijk naar Brugge en Oostende blijft echter ook in 2024 nog steeds langer dan voor 2015. De enige manier om daar iets aan te doen is de invoering van een echte intercity.

Wie in het weekend vanuit de Kempen vertrekt, zal voor veel bestemmingen altijd in Antwerpen-Berchem moeten overstappen, want de lijn Lier – Mechelen wordt dan niet bediend. Deze reizigersvraag zit bij de NMBS al jarenlang onder de radar en helaas blijft dat ook de komende drie jaar zo.

Tot slot zien we wel een lichtpuntje bij het vervoer over de grenzen. Van zowel Belgische als Duitse kant is bevestigd dat de lang gevraagde IC-treinen naar Aken er komen, al is het dan pas na de verschuiving van de systeemgrens (momenteel voorzien voor 2027).

Kees Smilde

### IC22 Antwerpen – Brussel wordt een spooktrein

Sinds de coronatijd rijdt er een treinserie Antwerpen – Brussel minder, wat tot een gehalveerde bediening van Mortsels-Oude-God en capaciteitsproblemen heeft geleid. Achtergrond is een personeelstekort in de regio Antwerpen. De NMBS heeft zich nooit willen vastpinnen op een datum voor de hernieuwde invoering van deze vierde verbinding per uur tussen de twee grootste steden van het land. Uit de documenten die we over de verbetering van het aanbod kregen blijkt nu dat de kans dat deze verbinding terugkomt zeer klein is. Eerst zijn er werkzaamheden in Brussel-Zuid ten behoeve van het nieuwe hoofdkantoor van de NMBS, waardoor spoor 20 en 21 enkele maanden niet beschikbaar zullen zijn. Vanaf december 2024 komt er een extra trein per uur naar Nederland, waardoor er tussen Mechelen en Antwerpen niet genoeg plaats meer is. De NMBS heeft hiervoor een contract getekend zonder zeker te weten of er wel een rijpad is. Geen voorbeeld van zorgvuldig beleid!