

# Antwerpen – Brussel: de vergeten hoofdas

**Wie regelmatig tussen Antwerpen of de Kempen en Brussel spoort, krijgt de indruk dat deze lijnen op veel vlakken in het verleden zijn blijven steken. Het lijkt wel of alle problemen van ons spoorbeleid hier samenkomen. Op basis van enkele cijfers proberen we een en ander te objectiveren en bekijken we wat er moet gebeuren om deze trend om te buigen.**

De tabel met de vergelijking van het aanbod op de belangrijkste assen van en naar Brussel in 1985 en 2023 laat meteen zien dat spoorlijn 25 Antwerpen-Brussel vandaag de enige as is waar het aanbod op 40 jaar tijd niet is gegroeid. Er kwamen weliswaar extra treinen tussen Antwerpen en de luchthaven, maar van centrum tot centrum rijden er niet meer treinen dan in 1985. Een van de vier basistreinen is na de coronacrisis “tijdelijk” geschrapt en kwam pas om 4 september 2023 terug. Al die tijd moest Mortsels-Oude God, een goed gelegen voorstadsstation in een dichtbevolkte buurt, het stellen met slechts één trein per uur. In de spits is het contrast tussen Antwerpen – Brussel en andere hoofdasen nog groter. Terwijl je vanuit Brussel in de spits zowat om de tien minuten naar Gent of Leuven kunt sporen, rijdt er naar Antwerpen geen enkele P-trein.

Ook de tendens dat de reistijden steeds langer worden, is op deze as erg uitgesproken. Een IC-trein die naast Mechelen en Antwerpen-Berchem ook Vilvoorde, Mechelen-Nekkerspoel en Mortsels-Oude God bedient, is vandaag 11 minuten langer onderweg dan de IR-treinen in 1985. Die stopten niet in Mortsels, maar een verschil van 11 minuten voor één extra halte is buitensporig. Het helpt natuurlijk niet dat de NMBS voor de treinen die het vaakst stoppen het traagste materieel inzet, de M5-dubbeldekkers uit de jaren 1980. Die steeds langere reistijden vreten capaciteit. Zelfs de L-trein, die in 1985 in Mechelen 7

minuten stilstand om cross-platform aansluiting te geven van en naar de IC, was vroeger 13 minuten sneller dan de S-trein vandaag. De investeringen in sneller voorstadsmaterieel hebben op dat vlak helemaal niets opgeleverd.

Dat brengt ons naadloos bij het tweede probleem waar deze lijn mee kampt. Het rollend materieel is gemiddeld opvallend ouder dan op andere hoofdasen. De basisdienst wordt nog steeds deels gereden met vierledige motorstellen uit 1975 en riji tuigen met 2+3-bankjes, zonder airco. In het weekend is de kans dan weer groot dat er in plaats van een IC een voorstadstrein komt voorgereden, zonder noemenswaardige eerste klas of tafeltje om op te werken.

In het weekend rijden er tussen Antwerpen en Brussel zelfs geen echte IC-treinen en bedienen alle “IC’s” tussen Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal minstens 7 stops. Tussen Brussel en de Kempen rijden er dan zelfs helemaal geen treinen. Ondanks jaren aandringen door de betrokken gemeenten en TreinTramBus is de NMBS ook de volgende jaren nog steeds niet van plan om weekendtreinen in te leggen. De we-

gen zitten vol, maar de NMBS ziet geen potentieel.

## Onafgewerkte Diabolo

In juni 2012 werd de nieuwe spoorlijn (25N) tussen Schaarbeek en Mechelen-Zuid geopend, als onderdeel van het Diabolo-project om de luchthaven beter te ontsluiten per spoor. Naast de twee IC-treinen per uur vanuit de luchthaven naar Antwerpen, rijden ook de Thalys- en Eurostarttreinen vanuit Parijs en Londen naar Amsterdam over die nieuwe lijn. Tussen Brussel en Mechelen is er dus voldoende spoorwegcapaciteit, maar het baanvak Mechelen-Antwerpen wordt een steeds grotere flessenhals. De grote werken in het station van Mechelen, waarbij er in bepaalde fases richting Antwerpen slechts één spoor beschikbaar zal zijn, maakt de zaken er de volgende jaren niet eenvoudiger op.

De grote constructiefout is echter de gelijkgrondse aantakking van lijn 25N op de historische lijn 25. Daardoor moeten treinen die van de Diabolo richting Antwerpen sporen systematisch het verkeer vanuit Antwerpen naar Vilvoorde en Brussel



*Het leven zoals het is op lijn 25.*

*Foto Stefan Stynen*

kruisen. Dat maakt de hele dienstregeling vertraginggevoelig en maakt het zo goed als onmogelijk om nog extra treinen toe te voegen. Er was ooit een ongelijkvloerse vertakking gepland tussen Mechelen en Sint-Katelijne-Waver, maar die verdween in alle stilte uit de investeringsplannen, net als de tak die treinen vanop de Diabolo de mogelijkheid moest bieden om ten noorden van Schaarbeek terug aan te sluiten op de historische lijn 25. Ook bij de huidige vertakking Otterbeek had men een ongelijkvloerse vertakking kunnen aanleggen om de investering in lijn 25N maximaal te laten renderen. De aanleg van de Bypass van Mechelen als onderdeel van het stationsproject van Mechelen biedt helaas geen oplossing. De flessenhals wordt gewoon enkele kilometers verschoven.

## De Fyra

In 2013 reed heel even de Fyra, de hogesnelheidstrein die Brussel, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam met elkaar moest verbinden ter vervanging van de Benelux. Dit avontuur was van zeer korte duur omdat de door AnsaldoBreda geleverde treinen notoir onbetrouwbaar waren. De droom van een extra sneltrein bleef echter bestaan en er is ook vraag naar meer treinen tussen België en Nederland. De jongste jaren werkten de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen daarom in alle stilte aan een nieuw plan om de huidige Benelux te vervangen door twee nieuwe verbindingen: een "IC-snel" die in België alleen in Antwerpen en Brussel-Zuid stopt en een opvolger van de huidige Benelux, die tussen Rotterdam en Brussel de stops van de huidige Benelux blijft bedienen. Het rijpad dat destijds voor de Fyra was gevonden, is inmiddels echter ingenomen door Eurostar. Dat betekent dat die nieuwe IC-snel alleen inpasbaar is als hij meer haltes gaat bedienen, waar de Nederlanders niet van willen weten, of als er in België binnenlandse treinen worden geschrapt. Amper twee sporen tussen Mechelen en Antwerpen volstaan nu eenmaal niet om in elke richting 6 binnenlandse IC's en 3 internationale treinen te laten rijden en vanuit Antwerpen een correct aanbod te bieden naar Brussel, de luchthaven en onze buurlanden.

Zoals wel vaker heeft België geen langetermijnvisie ontwikkeld over alle functies van deze spoorlijn, het gewenste aanbod op de verschillende niveaus en de infrastructuur en treinen die daarvoor nodig zijn. De huidige situatie is het gevolg van de weinig ambitieuze keuze eind jaren 1980 om tussen Mechelen en Antwerpen geen extra spoorcapaciteit te voorzien. In de communicatie over het nieuwe binnenlands aanbod tussen 2023 en 2026 en over de nieuwe internationale trein wordt hier echter met geen woord over gerept, weinig geruststellend.

## Hoe deze negatieve spiraal doorbreken?

Het is tijd voor een debat ten gronde over het gewenste aanbod op de as Brussel – Antwerpen/Kempen, rekening houdend met alle functies die deze as moet vervullen, van goederenvervoer, over IC-netwerk tot hst. Daarna moeten de nodige investeringen in het investeringsplan worden opgenomen en op het terrein worden uitgevoerd. Zolang er geen conflictvrije aansluiting is tussen de Diabolo en de oude spoorlijn Brussel – Antwerpen is er gewoon geen

### Aantal treinen/uur tijdens de daluren op weekdays en reistijd vanuit Brussel:

Vanuit Brussel naar	1985		2023	
	Frequentie	Reistijd*	Frequentie	Reistijd*
Antwerpen	4	35-40	4	41-51
Bergen	1	44	2	54-55-
Brugge	2	58-61	3	48-70
Charleroi	2	45-53	2	59-60
Gent	2	33-37	4	36-37
Hasselt	1	73	2	59**-78
Leuven	2	23	4	22-24
Luik	1	64	2	58-59 (via HSL)
Namen	2	54	3***	66-71

\* Reistijd vanuit Brussel-Centraal met IR en IC-treinen

\*\* Route via Aarschot en de boog van Leuven, een traject dat in 1985 niet bestond

\*\*\* 2 vanuit Brussel-Zuid + 1 vanuit Brussels Airport

plaats voor een extra internationale sneltrein die de grootste binnenlandse stations overslaat.

Een visie ontwikkelen, financieren en uitvoeren zal tijd vergen, maar dat mag niet beletten om op korte termijn een aantal verbeteringen door te voeren. Het materieel op deze hoofdas verdient een ernstige upgrade en met minder dan vier volwaardige snelle treinen tussen Antwerpen en Brussel kunnen we geen genoegen nemen. Door de stops te herverdelen en veel vinniger materieel in te zetten op treinen met meer tussenstops kan schaarse capaciteit worden gewonnen. Op de P-treinen tussen Mol/Neerpelt en Brussel-Zuid werden de afgeleefde gesleepte rijkstammen onlangs vervangen door Desiro-stellen. Gezien de veelvuldige stops van deze treinen was dat een goede keuze en de betrouwbaarheid lijkt alvast een stuk te zijn verbeterd.

In een volgende driejarige dienstregelingsperiode is een weekendbediening tussen Brussel en de Kempen eveneens een must. Reizigers uit de Kempen zouden hiermee een half uur sneller naar het centrum van het land kunnen.

Tot slot moet een extra inspanning worden geleverd om meer stations toegankelijk te maken. Grote knooppunten als Berchem, Lier of Herentals moeten op korte termijn liften, hoge perrons en brede onderdoorgangen krijgen om vlotte overstapbewegingen te waarborgen. De renovatie van het station in Vilvoorde heeft veel voeten in de aarde gehand, maar Vilvoorde heeft uiteindelijk nu wel een functioneel, aangenaam en toegankelijk station.

Stefan Styne