

Binnenlandse en internationale treinen in elkaars vaarwater?

In augustus 2023 kondigden de NS en NMBS de komst van een nieuwe snelle Beneluxtrein tussen Amsterdam en Brussel-Zuid aan. Terwijl in Nederland een adviesaanvraag over deze trein loopt, zwijgen de NMBS en Infrabel in alle talen. Daar is een goede reden voor: wellicht wordt een binnenlandse trein opgeofferd om plaats te maken voor de tweede Benelux. Voor de toch al niet verwendende reizigers tussen Antwerpen en Brussel wordt het aanbod daardoor nog slechter.

Gezien de grote vervoersvraag tussen België en Nederland is de komst van een extra trein goed nieuws, maar spoorlijn 25 tussen Mechelen en Antwerpen zit nu al vol. De nieuwe snelle Benelux, die non-stop zal rijden tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid, is niet inpasbaar zonder binnenlandse treinen en haltes te schrappen. Het is eerder onwaarschijnlijk dat binnenlandse reizigers met deze trein van Antwerpen naar Brussel-Zuid zullen mogen meerijden.

Het probleem van overbelasting van de lijn Antwerpen – Mechelen zal de volgende jaren alleen maar groter worden, want er staan nog meer spoorwegmaatschappijen in de rij om een graantje mee te pikken van de vervoersmarkt tussen Amsterdam, Brussel en Parijs. Doordat België er eind vorige eeuw voor koos om tussen Antwerpen en Mechelen geen extra sporen aan te leggen, is dit tracé vandaag de grootste bottleneck tussen Amsterdam en Parijs. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de belangen van de binnenlandse en internationale reizigers.

De binnenlandse reizigers op deze as eisen duidelijkheid en transparantie. Reizigers tussen de twee grootste steden van het land hebben recht op dezelfde dienstverlening als op andere hoofdasen van en naar Brussel. Tussen Antwerpen, Mechelen en Brussel rijden vandaag slechts twee volwaardige IC-treinen per uur, aangevuld met twee tragere IC's, die ook in Mortsel-Oude God, Mechelen-Nekkerspoel en Vilvoorde stoppen.

Tijdens de spits wordt het aantal treinen tussen Antwerpen en Brussel niet opgetrokken, in tegenstelling tot bijvoorbeeld tussen Brussel en Leuven of Gent. In het openbaredienstcontract heeft de NMBS zich ertoe verbonden om 30 % meer reizigers te vervoeren, maar als je tussen Brussel en Antwerpen één van de vier treinen schrapt, zal er zelfs niet genoeg capaciteit zijn om de huidige reizigers te vervoeren. Op zo'n belangrijke as mag het zelfs ietsje meer zijn. De prijs die binnenlandse reizigers betalen voor de komst van de nieuwe snelle Benelux ligt veel te hoog.

Op ons persbericht van 12 februari over deze materie reageerden NMBS en Infrabel unisono dat "de studies nog bezig zijn", terwijl de NMBS zich in een 'Memorandum of Understanding' van begin 2022 tegenover de Nederlanders al contractueel heeft vastgelegd op een

dienstregeling die het huidige rijpad van een van de tragere IC's tussen Antwerpen en Brussel uitsluit. Volgens bijlage 2 van het openbaredienstcontract dat eind 2022 tussen de federale staat en de NMBS is getekend, is de NMBS tegelijk verplicht om 4 treinseries tussen Antwerpen en Brussel aan te bieden.

Op te merken valt verder dat de komst van meer internationale treinen ook in de Brusselse Noord-Zuidverbinding problemen veroorzaakt. Een voorproefje hiervan was al het verdwijnen van de zogenaamde Dampoortexpres in december 2023 door de komst van een bijkomende Eurostar. De komst van de nieuwe treinserie uit Amsterdam brengt zelfs op de oost-westas (van de Kust naar Leuven en verder) verschuivingen met zich mee.

TreinTramBus eist minimaal het behoud van vier snelle treinen per uur tussen Antwerpen en Brussel en een correcte bediening van de bestaande IC-haltes op lijn 25: Antwerpen-Berchem, Mortsel-Oude God, Mechelen-Nekkerspoel, Mechelen en Vilvoorde. We dringen bovendien aan op een langetermijnvisie en investeringen in extra capaciteit, zodat er ruimte komt voor een aantrekkelijk aanbod voor zowel de binnenlandse als de internationale reizigers. Voor TreinTramBus staat het buiten kijf dat de nieuwe Beneluxtrein ook toegankelijk moet zijn voor binnenlandse reizigers en minstens ook in Brussel-Noord en Brussel-Centraal moet stoppen.

Stefan Styneen e.a.



*Het toekomstige bedieningspatroon van de intercitytreinen naar Nederland
Bron: NS, bewerking Rudy De Ceunynck*