



# Trein Tram Bus.be

*beweging voor beter openbaar vervoer*



## **Impact van de “IC-Snel” Brussel – Amsterdam voor het binnenlands treinaanbod**

Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vzw, Kortrijksesteenweg 304, 9000 Gent  
Tel. + 32 (0)9 223 86 12- [info@treintrambus.be](mailto:info@treintrambus.be) - [www.treintrambus.be](http://www.treintrambus.be)

ON 0430.410.873

## 1 HET GEPLANDE CONCEPT “IC-Snel”

Op basis van een geheim *Memorandum of Understanding* tussen de NMBS en NS willen beide spoormaatschappijen vanaf december 2024 een tweede treinserie tussen Brussel en Amsterdam laten rijden. De “IC-Snel” (werknaam) is een partnerschap tussen de NS en NMBS, waarbij de NMBS tussen Brussel-Zuid en de Nederlandse grens formeel als vervoerder optreedt. Over de precieze modaliteiten heeft de NMBS zich tot nu toe zeer op de vlakte gehouden. In Nederland wordt de trein ingelegd als gewone trein van de binnenlandse dienst met normale tarieven. NS Internationaal overweegt om reservering als optie aan te bieden. In België valt de trein niet onder het contract van openbare dienst. Het is onduidelijk of de trein wordt opengesteld voor binnenlandse verplaatsingen tussen Brussel en Antwerpen v.v. en zo ja, onder welke voorwaarden.

De gevolgen voor de binnenlandse reizigers, niet alleen tussen Brussel en Antwerpen maar ook op heel wat andere lijnen, zouden wel groot zijn. Nog in maart 2023 raadde Infrabel aan om dit zware pakket aan aanpassingen uit te stellen tot een volgende fase van de werkzaamheden in Mechelen, d.w.z. december 2026. De NMBS had daar geen oren naar.

Voor TreinTramBus is de nieuwe “IC-Snel” welkom, maar niet tegen deze hoge prijs.

## 2 GEVOLGEN VOOR HET BINNENLANDS VERKEER

### 2.1 Brussel – Antwerpen (lijn 25)

De komst van de “IC-Snel” dreigt voor problemen op lijn 25 Brussel – Antwerpen te zorgen. Volgens Infrabel is er tussen Mechelen en Antwerpen (lijnen 25 en 27) maar plaats voor 9 treinseries per uur en per richting. Dat is een gevolg van de werkzaamheden in het station van Mechelen en de gelijkgrondse aansluiting van de Diabolo (lijn 25N) op de klassieke lijn 25. De nieuwe “IC-Snel” wordt de tiende treinserie en dus ontstaat er, aldus Infrabel, een capaciteitsprobleem.

De NMBS overwoog in eerste instantie om één van de vier IC-treinen tussen Brussel en Antwerpen vanaf december 2024 af te schaffen. Maar dat is in strijd met het referentieaanbod zoals gedefinieerd in bijlage 2 van het openbaredienstcontract (ODC): de NMBS moet tussen Brussel en Antwerpen de snelle IC-05 en IC-07 aanbieden én de tragere IC-22 en IC-31 met extra stops in Vilvoorde, Mechelen-Nekkerspoel en Mortsel-Oude-God. Voor één van beide tragere IC's heeft de NMBS nu een gewijzigd rijpad aangevraagd: de trein bedient Vilvoorde, Mechelen-Nekkerspoel en Mortsel-Oude-God niet meer, maar wordt wel met een lange stilstand van 7' in Mechelen opgezadeld. Voor de reizigers is dit een achteruitgang: in Mortsel-Oude-God zal nog slechts één trein per uur stoppen en Vilvoorde krijgt nog maar één snelle trein per uur naar Antwerpen.

Vervoerskundig houden deze ingrepen geen steek en verslechteren ze de transparantie en het gebruikscomfort van het aanbod voor de reizigers. De toch al niet verwerende binnenlandse reizigers op lijn 25 betalen een onaanvaardbaar hoge prijs. Bovendien: hoe valt dit te verzoenen met de verbintenis in het ODC om 30 % meer binnenlandse reizigers te vervoeren?

## 2.2 Oost-westas

Maar daarmee niet genoeg. Ook op de oost-westas zouden er heel wat treinen moeten verschuiven om de nieuwe treinserie in de Brusselse noord-zuidverbinding te kunnen inpassen. De “IC-Snel” zou ter hoogte van Brussel-Noord een rijpadconflict met de trein van Gent naar Tongeren veroorzaken. Daarom werd gezocht naar een oplossing en die bestaat uit aanpassingen aan liefst vijf (!) treinseries:

- IC-03 Blankenberge – Brussel – Landen – Genk vertrekt 30 minuten later uit Blankenberge en wordt beperkt tot Hasselt. In Brugge valt de aansluiting richting Kortrijk weg. Enkel in de piek en in het weekend rijdt deze serie nog door naar Genk.
- IC-14 Quiévrain – Brussel – Liège rijdt van maandag tot vrijdag vanaf Brussel via Aarschot naar Hasselt en Tongeren.
- IC-20 Gent – Aalst – Brussel – Aarschot – Tongeren rijdt vanaf de Brusselse NZV via Brussels Airport naar Zottegem – Oostende.
- IC-23 Knokke – Brussel – Brussels Airport schuift 20 minuten op en wordt in de week via Landen en Waremme tot Liège verlengd. In het weekend rijdt deze serie tussen Leuven en Liège via HSL2.
- IC-29 Gent – Aalst – Brussel – Leuven – Landen wordt verlengd tot Genk; in het weekend De Panne – Leuven.

Dit is de grootste aanpassing van het vervoersplan sinds december 2014. In ieder geval zijn de gevolgen van Blankenberge tot Genk merkbaar. Er zitten zeker positieve kanten aan, zoals meer treinen naar Hasselt, maar de verandering is ingrijpend. Reizigers van en naar Waremme gaan er op achteruit: zij moeten ofwel de omweg via de luchthaven nemen, ofwel in Landen overstappen.

## 3 ONZEKERHEDEN AAN NEDERLANDSE KANT

Net zoals bij de levering van de M7-rijtuigen heeft ook de levering van de Nederlandse ICNG-treinstellen, die op de “IC-Snel” zullen ingezet worden, circa 2 jaar vertraging opgelopen. Bij de start in december zullen er onvoldoende ICNG-B-stellen ter beschikking staan om de hele dienst te rijden. Daarom zal NS-Internationaal bijkomende TRAXX-locomotieven voor gesleepte treinen huren. Daardoor kan de “IC-Snel” voorlopig maar 160 km/uur i.p.v. de voorziene 200 km/uur rijden. Tussen Amsterdam en Antwerpen leidt dit tot extra minuten reistijd, tussen Antwerpen en Brussel wordt dezelfde dienstregeling voorzien.

De Nederlandse Spoorwegen zijn in hun concessie met de Nederlandse staat de verplichting aangegaan om vanaf december 2024 een extra verbinding naar Brussel in te leggen. De Europese Commissie, verantwoordelijk voor eerlijke concurrentie in de EU, heeft Nederland medio maart formeel in gebreke gesteld<sup>1</sup>, omdat Nederland in december de concessie voor het hoofdrailnet aan NS heeft gegund. Het laatste woord hierover is nog niet gesproken, maar het kan dus zijn dat de Nederlandse partner van de NMBS met een juridisch probleem zit.

De Nederlandse hogesnelheidslijn kampt de laatste tijd met grote problemen. De tussen 2000 en 2006 aangelegde hogesnelheidslijn moet diverse ingrijpende reparaties ondergaan. Nu al komen de treinen uit Nederland vaak met vertraging in Antwerpen aan. Dat wordt er het komende dienstregelingsjaar wellicht niet beter op. Bovendien zal de rode Eurostar (ex-Thalys) de “IC-Snel” op niveau -2 van Antwerpen-Centraal moet inhalen. De kans op een sneeuwbal effect van vertragingen in België is levensgroot.

---

<sup>1</sup> <https://www.railtech.be/nl/all/2024/03/18/brussel-gaat-niet-akkoord-met-concessie-hoofdrailnet-voor-ns/>

## 4 HOE MOET HET VERDER?

Waarom volgt de NMBS haar Nederlandse partner in dit project zo slaafs? Zeker, er zijn afspraken in het kader van een *Memorandum of Understanding* gemaakt, maar het is ondenkbaar dat die voorrang krijgen op de contractuele verplichtingen uit het openbaredienstcontract.

Samen met onze Nederlandse collega's van Rover vragen we dat de "IC-Snel" in België geen stations overslaat en dus ook Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Mechelen en Antwerpen-Berchem bedient. De NMBS moet de "IC-Snel" volwaardig in het binnenlands treinaanbod integreren, zoals het ruim 50 jaar geleden al met de Beneluxtrein gebeurde. Dat kan bijvoorbeeld door de "IC-Snel" samen te voegen met de binnenlandse IC Charleroi – Brussel – Antwerpen. Zo blijft de reistijdwinst van 40 minuten bestaan, hoeven er geen Belgische stops te verdwijnen en zal de impact op de oost-westas veel kleiner zijn. Zie in dit verband ook het advies van het Nederlandse overlegorgaan Locov<sup>2</sup> vanaf blz. 45.

Maar zolang de NMBS niet in staat is om een transparant en vervoerskundig coherent concept voor te stellen waarvan de binnenlandse reizigers niet het slachtoffer zijn, pleit TreinTramBus voor uitstel van de invoering van de "IC-Snel".

Als de gevolgen van de invoering van de "IC-Snel" onaanvaardbaar blijken te zijn, is er geen andere redelijke keuze dan na een *tabula rasa* een nieuw project te ontwikkelen met een veel systematischere aanpak van de benutting van de capaciteit op de voornaamste noord-zuidas van dit land en een echte integratie van internationale verbindingen in het binnenlandse aanbod. In ieder geval moet de NMBS bij hoogdringendheid een langetermijnvisie ontwikkelen voor de noord-zuidas, rekening houdend met alle functies die deze as moet vervullen: van goederenvervoer over S-trein en IC-netwerk tot HST. Daarna moeten de nodige investeringen in het investeringsplan worden opgenomen en op het terrein worden uitgevoerd. Zonder een conflictvrije aantakking van de Diabolo (lijn 25N) op de oude spoorlijn Brussel – Antwerpen (lijn 25) is er gewoon geen plaats voor een extra internationale sneltrein die bovendien de grootste binnenlandse stations zou overslaan. Daarover moet in alle transparantie overleg gevoerd worden met alle betrokken actoren.

*Contact en verdere toelichting:*

*Peter Meukens, voorzitter*

*E-mail: [peter.meukens@vzw.treintrambus.be](mailto:peter.meukens@vzw.treintrambus.be)*

*Tel.: 0499 34 19 99*

---

<sup>2</sup> <https://locov.nl/api/documents/downloadfile?sectionid=213118&fileid=1617768&forcedownload=true>,