

# Over rijpaden en inpassingsproblemen

**Op 24 april vond in de commissie Mobiliteit van het federale parlement een hoorzitting plaats over rijpaden. Dat gebeurde op verzoek van meerdere Vlaamse partijen.**

Er waren een aantal aanleidingen. Ten eerste het geval van de 'Dampoortexpres' die door de komst van een nieuwe Eurostarverbinding Amsterdam – Brussel in december 2023 zijn optimale rijpad verloor. Ten tweede de komst – op papier althans – van een trein van de Nederlandse onderneming GoVolta. Dat zorgde ervoor dat een trein Antwerpen – Brussel enkele weken niet meer in Mechelen stopte – totdat Infrabel erachter kwam dat die treinmaatschappij noch over rytuigen noch over personeel beschikte. Ten derde was er de aankondiging van een nieuwe snelle trein Brussel – Amsterdam.

Onze voorzitter Peter Meukens mocht het debat openen. Hij gaf eerst een overzicht van de ontwikkeling van het treinaanbod tussen Antwerpen en Brussel. In 1975 reed er min of meer om het kwartier een snelle trein tussen de twee grootste steden van ons land. Dat principe bleef ook bij de invoering van IC-IR in 1984 behouden. Later kwamen er meer treinen op deeltrajecten bij en werd de Benelux-trein uit deze cadans gehaald.

De komst van een nieuwe snelle trein tussen Amsterdam en Brussel, zoals afgesproken in een geheim *Memorandum of Understanding* met de Nederlanders, dreigt dit systeem behoorlijk te verstoren. Infrabel stelde in het verleden dat er tussen Antwerpen en Mechelen eigenlijk maar plaats is voor negen treinseries per uur per richting, vooral gezien de werkzaamheden in het station van Mechelen. De

## Noord-zuid zorgt voor grote verandering oost-west

Uit doorgaans goed geïnformeerde bronnen was te vernemen dat de komst van de nieuwe snelle IC uit Amsterdam een rijpadconflict met de trein van Gent naar Tongeren zou veroorzaken. Daarom werd gezocht naar een oplossing en die bestond uit het reorganiseren van maar liefst vijf (!) IC-verbindingen vanaf december 2024:

- IC03 Blankenberge - Brussel - Landen - Hasselt (ca. 30 minuten later dan nu uit Blankenberge, aansluiting Blankenberge – Kortrijk gaat verloren); in de piek en in het weekend rijdt deze serie door naar Genk;
- IC14 Quiévrain - Brussel - Aarschot – Tongeren (rijdt enkel van maandag tot vrijdag);
- IC20 Knokke - Brussel – Brussels Airport - Landen – Luik (in de week via Borgworm (waar al een petitie rondgaat), in het weekend als snelle IC tussen Leuven en Luik; vertrek uit Knokke verschuift 20 minuten);
- IC23 Gent - Aalst - Brussel – Brussels Airport -> doorgekoppeld naar Zottegem – Oostende;
- IC29 Gent - Aalst - Brussel - Landen – Genk (in het weekend De Panne - Leuven).

Volgens ons is dit de grootste aanpassing van het vervoersplan sinds jaren – in ieder geval zijn de gevolgen van Blankenberge tot in Genk merkbaar. In andere landen zou een dergelijke ingreep voorwerp van een publieke discussie zijn, hier wordt alles achter de schermen geregeld.



Mooie trein, maar brengt wel veel inpassingsproblemen met zich mee.

Foto Geert Hosten

nieuwe "IC-Snel" (werknaam) is de tiende treinserie.

De NMBS zette echter door en overwoog om dan maar de vierde "IC" tussen Antwerpen en Brussel vanaf december 2024 af te schaffen. Aangezien het contract van openbare dienst de spoorwegoperator verplicht om tussen Antwerpen en Brussel vier IC-treinen per uur aan te bieden, werd deze vierde IC uiteindelijk wel aangevraagd, maar dan zonder stop in Mortsel-Oude-God en Vilvoorde. Deze zomer zal blijken of Infrabel daarin meegaat of dat de treinserie toch helemaal verdwijnt. Verder zouden er ook op de oost-westas treinen moeten verschuiven om op het drukke Brusselse traject plaats te maken voor de nieuwe treinserie (zie apart kader). In maart 2023 raadde Infrabel aan om dit zware pakket aan aanpassingen uit te stellen tot een volgende fase van de werkzaamheden in Mechelen.

De hele gang van zaken werpt de vraag op hoe de toekenning van rijpaden in dit land

is geregeld. Ann Billiau van Infrabel kon dat uitleggen. Het is vastgelegd in een KB van 2019, nog niet in Europese regelgeving. Snelle treinen krijgen voorrang boven trage treinen en Infrabel mag ook kijken wat het rijpad voor hen opbrengt. Of een trein onder het beheerscontract valt of niet is voor de prioriteit niet bepalend. De indruk die Infrabel achterliet was vooral dat alles moeilijk is, terwijl dat niet zo is.

De vragen van de volksvertegenwoordigers gingen onder meer over de Dampoort-expres, die in december 2024 mogelijk weer het veel betere rijpad van vroeger krijgt, de planning van werkzaamheden en de knelpunten op het net. Een correcte toepassing van het contract van openbare dienst – bepaald geen vodge papier – is voor alle partijen belangrijk.

Grote afwezigheid in het debat was de NMBS – officieel omdat de andere operatoren niet waren uitgenodigd. Dus bleven we wel met een aantal vragen zitten, zoals waarom de nieuwe IC er nu moet komen,

terwijl deze eigenlijk niet past. NMBS-topvrouw Dutordoir klaagde bij een andere gelegenheid dat "iedereen bij ons wil komen rijden", maar in dit specifieke geval creëert zij het capaciteitsprobleem zelf. Verder vragen we ons af of deze trein toegankelijk zal zijn voor verplaatsingen binnen België, bv. van Antwerpen naar Brussel-Zuid? Hoe denkt de NMBS de doelstelling uit het contract voor openbare dienst om 30% meer reizigers te vervoeren in de praktijk te brengen tussen Antwerpen, Mechelen en Brussel?

Om soortgelijke problemen met rijpaden in de toekomst te vermijden pleiten we voor voorrang voor treinen die in de vorige dienstregeling al reden, ofwel voorrang voor treinen uit het beheerscontract. Wat ons betreft zijn extra treinen welkom, maar niet tegen elke prijs. En of 2025 daarvoor wel het juiste moment is?

*Kees Smilde*