

Open brief aan mevrouw Dutordoir, CEO NMBS

29 augustus 2024

Geachte mevrouw Dutordoir

Maandenlang luidde het officieel dat er over de "IC-Snel" nog niets was beslist, maar nu de definitieve dienstregeling voor december effectief in de internationale planner zit, blijkt dat de invoering van een bijkomende internationale trein tussen Amsterdam en Brussel-Zuid wel degelijk een enorme impact zal hebben voor de binnenlandse reizigers.

Om plaats te maken in de Brusselse noord-zuidverbinding voor een nieuwe sneltrein die tussen Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid zelfs niet toegankelijk zal zijn voor binnenlandse reizigers, worden in het hele land treinen verschoven of zelfs afgeschaft:

- Genk (en dus het Maasland) verliest op weekdagen zijn rechtstreekse trein naar de kust,
- tijdens het weekeinde moeten nagenoeg alle Limburgse aansluitingen tussen bus en trein op de schop,
- wie van Kortrijk naar Blankenberge wil, moet in Brugge een half uur op een aansluiting wachten,
- reizigers van Waremmes naar Brussel rijden via de luchthaven en zijn daardoor dagelijks 20 minuten langer onderweg,
- voor IC-station Mortsels-Oude-God zijn de gevolgen ronduit dramatisch, want het aanbod wordt – ook in de spits – gehalveerd tot amper één trein/uur in elke richting,
- ...

Reizigers tussen Antwerpen en Brussel worden wellicht de grootste slachtoffers: in beide richtingen wordt één op de vier binnenlandse IC-treinen geschrapt. Ieder uur zal er tussen x.25 uur en x.54 uur in Antwerpen geen enkele IC-trein meer naar Brussel vertrekken. Zo'n slechte spreiding is onaanvaardbaar. De NMBS heeft er zich toe verbonden op termijn 30 % meer binnenlandse reizigers te vervoeren. Hoe valt deze capaciteitsvermindering op de lijn Antwerpen – Brussel daarmee te rijmen? Een goed bezette trein wordt dus afgeschaft om plaats te maken voor een nieuwe trein die op hetzelfde traject voor binnenlandse reizigers niet toegankelijk is!

De as Antwerpen – Brussel, die de twee grootste steden van ons land verbindt, is al jaren een van de zwakst bediende hoofdlijnen van het net. Vanaf december wordt het aanbod op deze as nog slechter en zullen er minstens in de spits structurele capaciteitsproblemen ontstaan. Dat is in strijd met het referentieaanbod, dat als bijlage 2 deel uitmaakt van het openbaredienstcontract

(ODC) tussen de federale staat en de NMBS. De NMBS gaat hier duidelijk in tegen de ambitie en de geest van het ODC en offert haar binnenlandse reizigers op voor een commercieel project dat buiten dat contract valt.

Reizigersvereniging TreinTramBus en onderstaande steden en gemeenten zijn niet te spreken over het totale gebrek aan transparantie inzake de invoering van de "IC-Snel" en de gevolgen daarvan voor het binnenlands aanbod. Vragen om uitleg hierover van reizigers, betrokken gemeenten en zelfs het federale parlement werden afgewimpeld of bleven onbeantwoord. De NMBS vervult een essentiële maatschappelijke rol en kan gedurende tien jaar van de zekerheid van een exclusiviteitscontract genieten. Reizigers moeten op hun beurt zeker zijn van een voldoende en betrouwbaar treinaanbod.

TreinTramBus en de betrokken steden en gemeenten wensen dringend overleg met de NMBS om de bijsturing van de voorliggende plannen te bespreken. Om tussen Antwerpen en Brussel de nodige capaciteit te verzekeren, vragen we om de "IC-Snel" toegankelijk te maken voor binnenlandse reizigers met bediening van de belangrijkste knooppunten en dit zonder toeslag of reservering. We vragen ook een evenwichtigere verdeling van de treinen op de as Antwerpen-Brussel. Bovendien kan daardoor het treinaanbod in West-Vlaanderen en Limburg onaangetast blijven.

Met de meeste hoogachting

Hans Bonte, burgemeester Vilvoorde
Erik Broeckx, burgemeester Mortsel
Jacques Chabot, burgemeester Waremmes
Kris Declercq, burgemeester Roeselare
Koen Kennis, schepen van mobiliteit Antwerpen
Björn Prasse, burgemeester Blankenberge
Ann Schrijvers, burgemeester Zutendaal
Peter Meukens, voorzitter TreinTramBus