

# Internationale, nieuwe treinen verdringen binnenlandse: "Onaanvaardbaar"



**Internationale treinen mogen geen voorrang krijgen op binnenlandse. Dat stelt het adviescomité voor treinreizigers na klachten over de dominantie van het buitenlands transport. "De dienstverlening slinkt zienderogen."**

Het kan niet dat binnenlandse treinen de duim moeten leggen voor nieuwe internationale treinen. Dat stelt het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT), dat vraagt om binnenlandse treinen voorrang te verlenen op het spoor. Hoewel internationale treinreizen duurzaam zijn, mogen ze niet ten koste gaan van onze binnenlandse dienstverlening, klinkt het bij het comité.

Want dat is precies wat er nu gebeurt tussen Antwerpen en Brussel, zegt Dirk Lauwers, voorzitter van het RGCT. Daar werd sinds december een trein per uur geschrapd om plaats te maken voor een Eurostar. De reiziger, die sowieso tijdens piekuren vaak moet rechtstaan, komt nu in nog vollere treinen terecht en kan nog slechts kiezen uit drie in plaats van vier treinen per uur.

Ook bij de 'Dampoortexpres' moesten de binnenlandse treinreizigers uitwijken voor het internationale verkeer. De P-trein tussen Sint-Niklaas, Gent-Dampoort en Brussel verloor een jaar lang zijn optimale rijpad door de komst van een nieuwe Eurostar tussen Amsterdam en Brussel.

Het meest absurde voorbeeld van de huidige voorrangregels: de trein tussen Antwerpen en Brussel stopte enkele weken niet meer in Mechelen, omdat er plaats werd ingeruimd voor de Nederlandse 'GoVolta', totdat Infrabel vaststelde dat de GoVolta het spoor niet gebruikte wegens een gebrek aan rijtuigen en personeel.

### **Koor van critici**

Met het advies schaarde de RGCT zich bij het koor van critici over de nieuwe dienstregeling die 15 december is ingegaan. Uit alle hoeken kwamen verontwaardigde reacties van treinreizigers die hun treinreis zagen versnipperen met een extra overstap. Maar aan het advies van het RGCT hangt meer gewicht: de NMBS en Infrabel zijn verplicht om het advies te overwegen en er met een gepaste motivatie op te reageren. Het advies vraagt bovendien aan de overheid om extra middelen om de spoorinfrastructuur te versterken.

Dat er een trein per uur tussen Antwerpen en Brussel moest wijken voor een Eurostar, toont vooral aan dat de infrastructuur op dat traject verzadigd is. Dat schrijft de woordvoerder van de NMBS, Bart Crols, in een geschreven reactie. Hij wijst erop dat er behalve Eurostar en NMBS ook andere operatoren actief zijn. "Als er steeds aanvragen bij komen zonder upgrade van ons spoornet, lijdt ons binnenlands aanbod of dat van andere operatoren daar mogelijk onder. Daarom herhalen we onze oproep aan de overheid en aan Infrabel om te investeren in spoorinfrastructuur. Het is goed dat het RGCT die vraag ondersteunt."

Op het advies van het treinreizigerscomité reageert Infrabel dat zij niet beslissen wie wel of geen voorrang heeft op het spoornet. Ze volgen daarvoor de opgelegde regels. "We bekijken momenteel hoe we voor extra capaciteit kunnen zorgen op de lijn Antwerpen-Brussel."

### **Waar dan?**

Nochtans zou de NMBS over tien jaar zo'n 30 procent meer reizigers moeten vervoeren. Het RGCT vraagt zich af of dat haalbaar is. "We zitten in ieder geval niet op het juiste pad: er zijn nu minder treinreizigers dan voor de coronacrisis. Dat komt deels omdat we zijn gaan telewerken. Maar terwijl de files toenemen, slaagt de NMBS er nu niet in om mensen te overtuigen dat treinreizen fijner is dan filerijden. De dienstverlening slinkt zienderogen op sommige cruciale trajecten."

"In de ideale wereld bouw je capaciteit bij en leg je een extra spoor tussen Antwerpen en Brussel", zegt Thierry Vanelslander (UAntwerpen). Vanelslander is professor economie gespecialiseerd in transport en ruimtelijke ordening. "Maar waar leg je die sporen? Door een woongebied? Je zou op evenveel weerstand als lof stuiten."

Als we internationaal treinverkeer zouden inperken ten voordele van binnenlandse treinen, perken we ook een van onze sterktes als land in, zegt Vanelslander. "België heeft een open economie, ook op het vlak van mobiliteit. Hier zijn heel wat hoofdkwartieren en Europese centra, net omdat we bereikbaar zijn. Die troef verliezen we als we ons afsluiten van het buitenland. Een simpel thema als voorrang op het spoor heeft veel meer afwegingen dan je zou denken – het gaat om budgetten, om bereikbaarheid en om openbare ruimte."

### **Salariswagencultuur**

Vanelslander: "Tijdens de piekuren is de lijn tussen Antwerpen en Brussel verzadigd. Op andere momenten van de dag is er nog veel ruimte in de treinen. We moeten ook kijken naar de maatschappelijke organisatie: niet iedereen hoeft op dezelfde uren te gaan werken. We zouden de capaciteiten van het spoornet beter kunnen benutten, als we niet meer zo krampachtig vasthielden aan onze *nine to five*."

"Je kunt de NMBS niet per definitie afstraffen voor de keuzes die ze moet maken. We zitten in een salariswagencultuur en worden nog steeds gestimuleerd om met de wagen naar het werk te komen. De overheid moet haar verantwoordelijkheid nemen en een correct, consequent beleid voeren waarin alle transportmodi gelijk behandeld worden."

**Yumi Demeyere**