

GEN Brussel

Vijfjarenplan 2026-2030

NMBS 12/2025



Inleiding

De wet van 19/4/2014 tot wijziging van de wet van 21/3/1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven richt het GEN-Oriëntatiecomité op en bepaalt zijn verantwoordelijkheidsperimeter. Artikel 161septies § 1 bepaalt dat het GEN-Oriëntatiecomité een ontwerp van vijfjarenplan betreffende de exploitatie van het GEN opmaakt en dit aan de Raad van Bestuur van NMBS voorlegt.

Dit document, dat uitgewerkt is door het GEN-Oriëntatiecomité, beschrijft de verschillende luiken van het verwachte vijfjarenplan voor de periode 2026-2030. Het is een vervolg op het plan dat werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur voor de periode 2020-25.

Het eerste deel beschrijft de maatschappelijke ambities, het wettelijke kader en de doelstellingen van het GEN-project. Het tweede deel gaat dieper in op de karakteristieken van de mobiliteitsvraag. Het derde deel bevat de voorgestelde wijzigingen aan het treinaanbod, vertrekkende vanuit de huidige situatie. Het vierde deel gaat over de onthaalinfrastructuur. In het vijfde deel wordt tot slot de commerciële strategie van het voorstedelijk aanbod uiteengezet.



Table des matières

Inleiding 2

Samenvatting 6

Deel 1: GEN-project 9

1. Gouvernance NMBS 9

1.1 Wettelijke verplichtingen 9

1.2 Opvolging van de acties van het vijfjarenplan . . . 10

2 Kader en doelstellingen van het gen-project . . 11

2.1 Grondslagen van het GEN-project 11

2.2 Eerste volledige projectstudie (sofretu 1995) 12

2.3 Goedkeuring van het GEN-project 13

2.4 Doelstellingen en initiële middelen van het GEN-project: GEN-overeenkomst van 2003 14

2.5 Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 16

2.6 Eerste artikel 13-studie van de GEN-overeenkomst, uitgevoerd in 2008-2009 16

2.7 Tweede studie overeenkomstig artikel 13 van de GEN-overeenkomst 20

Deel 2: vervoersvraag 21

1 Resultaten van de studie overeenkomstig artikel 13 van de GEN-overeenkomst van 2003 21

1.1 Kwantificatie en lokalisatie van de vervoersvraag 22

1.2 Studie en modellering van het mobiliteitsgedrag 26

2 Evolutie van de verkoop in de brusselse s-zone 27

Deel 3: voorstadsaanbod 28

1 GEN-overeenkomst van 2003 28

2 Drie richtsnoeren voor de ontwikkeling van het aanbod 30

2.1 Bij het einde van elke fase van de werken de nieuwe infrastructuur benutten, in opeenvolgende building blocks 30

2.2 in het vervoersplan 2026-2029, toewerken naar het aanbod overeenkomstig de GEN-overeenkomst van 2003 31

2.3 Vooruitkijken naar de aanboduitbreidingen voor 2030 en daarna 31

3 Weekaanbod 32

3.1 Evaluatie van de realisaties in de periode 2020-25 32

3.2 Acties voor de periode 2026-30 36

4 Weekendaanbod 40

4.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25 40

4.2 Acties 2026-30 40

5 Avondaanbod 41

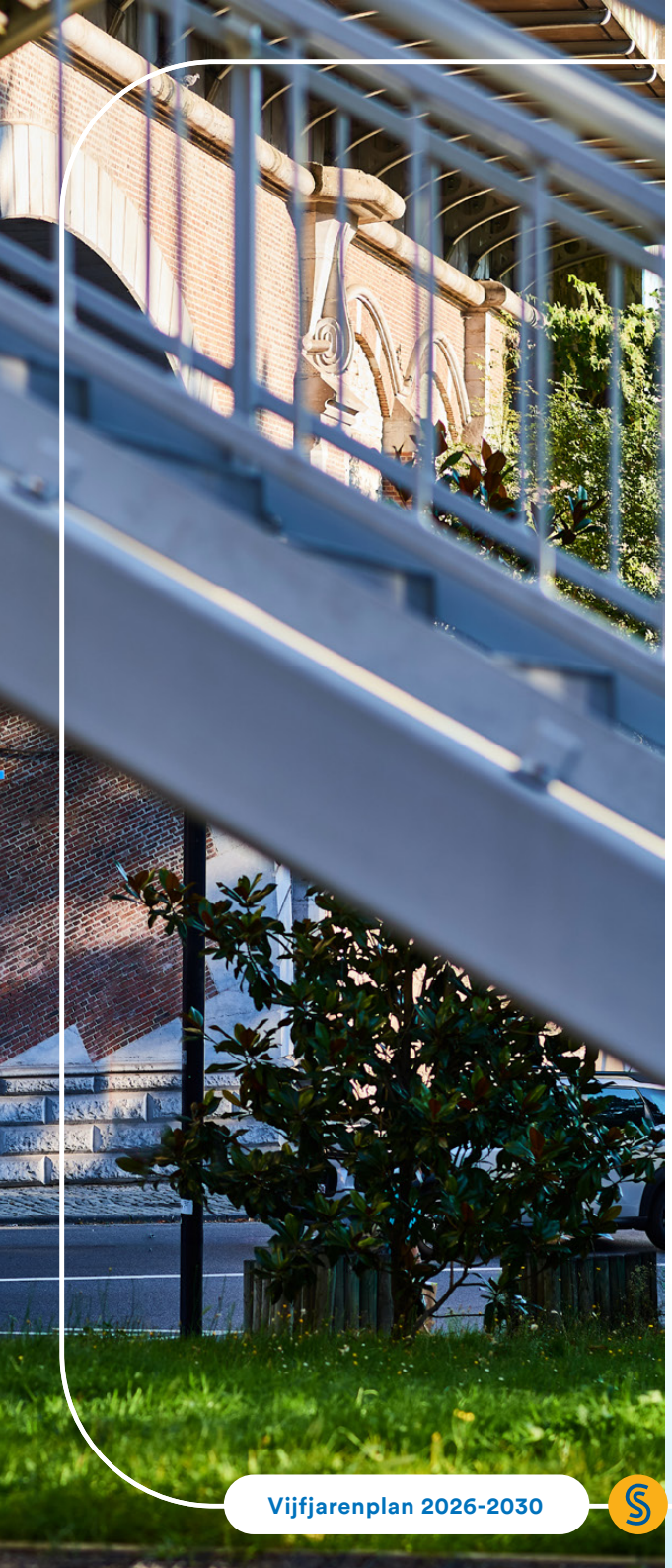
5.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25 41

5.2 Acties 2026-30 41

6 Bediende stations 43

6.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25 43

6.2 Acties 2026-30 43



Deel 4 : onthaalinfrastructuur **47**

1 GEN-overeenkomst **47**

2 Drie pijlers **49**

2.1 Zorgen voor volledig autonome toegang 49

2.2 Zorgen voor een efficiënte intermodaliteit waarbij duurzame vervoerswijzen de voorkeur 50

2.3 Een aangenaam onthaal bieden in functioneel ingerichte gebouwen en infrastructuur 50

3 Toegankelijkheid van de voorstedelijke stations **51**

3.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25 51

3.2 Acties 2026-30 53

4 Intermodaliteit auto/fiets **54**

4.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25 54

4.2 Acties 2026-30 55

5 Functionele stations **56**

5.1 Realisaties 2020-25 56

5.2 Acties 2026-30 58

6 Evolutie over 10 jaar **59**

7 Conclusies **61**

8 Aanvullende strategische elementen **62**

8.1 De overstapknooppunten 62

8.2 Leven in het station 63

Deel 5 : commercialisering **64**

1 Voorgeschreven door de gen-overeenkomst **64**

2 Drie pijlers **66**

2.1 Samenwerken aan intermodale producten 66

2.2 Samenwerken om de klanten en producten beter te leren kennen 67

2.3 Samenwerken om de reizigersinformatie te verbeteren 67

3 Intermodale producten **68**

3.1 Realisaties 2020-25 68

3.2 Acties 2026-30 69

4 Kennis van klant en product **72**

4.1 Realisaties 2020-25 72

5 Information et promotion **73**

5.1 Realisaties 2020-25 73

5.2 Acties 2026-30 76

Synthèse



De maatschappelijke ambities

De maatschappelijke ambities zijn vastgelegd in de GEN-Overeenkomst van 2003.

Ze bestaan erin de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone te verhogen.

NMBS onderschrijft deze doelstellingen en werkt aan een GEN-aanbod dat in de mate van het mogelijke aansluit bij het schema uit de GEN-overeenkomst, waarbij het wordt aangepast aan de beschikbare spoorinfrastructuur.

De visie en de markt

De visie van NMBS werd bevestigd in het vorige GEN-vijfjarenplan voor de periode 2020-25. Dit GEN-vijfjarenplan voor de periode 2026-2030 bouwt verder op dat plan.

Het doel is om een groeiend aandeel van de markt voor voorstedelijk vervoer van, naar en binnen Brussel te verwerven. Daarbij is het de bedoeling om het modale aandeel van de trein fors te doen groeien en bij te dragen tot de groei van 30 % waarin het Openbaredienstcontract 2023-2032 voorziet. Uit de Art.13-studie bleek dat **het totale marktaandeel van het openbaar vervoer binnen de GEN-zone slechts 31 % bedraagt, waardoor er een grote groeimarge is. Er is ontegensprekelijk een zeker potentieel voor de totstandbrenging van een modal shift, en dan zeker buiten Brussel.**

Om dat potentieel te realiseren dient de ontbrekende infrastructuur te worden voltooid en moet het **voorstedelijke aanbod verder worden uitgebouwd volgens de verwachte kwaliteit.**

Vóór de gezondheidscrisis werd de positieve marktontwikkeling bevestigd door de verkoopresultaten in de S-zone van Brussel. In 2019 waren er in totaal 65,4 miljoen reizigers in de Brusselse voorstadszone. In de twee daaropvolgende jaren zorgden de gezondheidscrisis en de veralgemening van het telewerk voor een sterke terugval in de verkoop van vervoerbewijzen. Daarna herstelde de markt zich geleidelijk, maar het niveau van 2019 werd niet opnieuw bereikt. In 2024 stagneerde de markt op een niveau dat 7 % lager lag dan in 2019.

Ook in 2025 lijkt die stagnatie in de Brusselse S-zone zich voort te zetten. Of het effectief om een stagnatie gaat, zal begin 2026 blijken wanneer de verkoopcijfers voor heel 2025 geconsolideerd zijn.





Het aanbod

Wat het aanbod betreft, dat nog moet worden bepaald in het kader van de uitwerking van de vervoersplannen op basis van de beschikbare middelen en infrastructuur, zijn de krachtlijnen voor de periode 2025-2030 de volgende:

de nieuwe infra-structuur benutten, in opeenvolgende building blocks, vanaf het einde van elke fase van de werkzaamheden.

2. toewerken naar het aanbod waarin de GEN-Overeenkomst van 2003 voorzag.

3. de uitbreiding van het aanbod voor 2030 plannen, na afloop van het vervoersplan 2026-2029.

De belangrijkste ontwikkeling van het aanbod in het GEN-vijfjarenplan 2026-2030 wordt mogelijk gemaakt door het naar vier sporen brengen van lijn 161 Brussel-Ottignies. Hierdoor wordt het mogelijk om in beide richtingen **vier S-treinen per uur te laten rijden tussen Brussel en Louvain-la-Neuve**, waarbij deze vier S-treinen (2X S4-treinen en 2X S8-treinen) stoppen in alle stations op de lijn. Op die manier wordt de doelstelling van de GEN-Overeenkomst van 2003 bereikt.

De werken aan lijn 124 tussen Ukkel en Nijvel zijn nog steeds aan de gang. De voltooiing wordt ten vroegste verwacht in 2029* voor het baanvak in het Waalse Gewest en ten vroegste in 2034 voor het baanvak in het Vlaamse Gewest. Infrabel en de gemeente Linkebeek bereikten hierover een akkoord.

Op het oostelijk ringspoor van Brussel (of lijn 26) zullen er om de 30 minuten rechtstreekse treinen rijden tussen Delta, Merode en de stations op de lijn, zowel in het noorden als in het zuiden. De S5- en S7-verbindingen zullen in combinatie dus ook hier **vier verbindingen per uur bieden op de hele lijn 26** (bovenop de S9-/S19-verbindingen op het noordelijke deel van de lijn).

Op zaterdag zal het S-aanbod worden verhoogd naar twee treinen per uur tussen Brussel en Louvain-la-Neuve, tussen Brussel en Dendermonde en tussen Halle – Brussel-Schuman en Vilvoorde. De **ontwikkeling van het S-aanbod op zaterdag**, waardoor het dichter aanleunt bij het weekaanbod, zal bijdragen tot de commerciële as City Visit van NMBS.

Aan het einde van het vervoersplan 2026-2029 zullen de S1-, S2- en S8-verbindingen een **ruimere amplitude krijgen op vrijdag- en zaterdagavond**.



(*) planning wordt momenteel herbekeken in het kader van het moratorium tussen Infrabel en de gemeente Linkebeek.

De onthaalinfrastructuur



Wat de onthaalinfrastructuur betreft, wil NMBS de inspanningen van het vorige GEN-vijfjarenplan (2020-25) voortzetten om het onthaal in de stations van de voorstadszone merkbaar te verbeteren voor de reizigers. Het nieuwe GEN-vijfjarenplan 2026-30 zet daarom in op drie hoofdoelstellingen voor het onthaal:

Doelstelling 1
toegankelijkheid van de stations

Tegen 2030 zullen van de 128 voorstedelijke stations:

- twee op drie (66 %) beschikken over hoge perrons;
- 63 % uitgerust zijn met perrons die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM);
- meer dan de helft (54 %) volledig PBM-toegankelijk zijn.

Doelstelling 2
intermodaliteit auto/fiets

Tussen 2026 en 2030 zal:

- het aantal autoparkeerplaatsen met 2 % toenemen;
- het aantal fietsparkeerplaatsen met 14 % toenemen.

Doelstelling 3
functioneel ingerichte stations

Tegen 2030 zal van de 128 voorstedelijke stations:

- 98 % uitgerust worden met de nieuwe signaletica;
- meer dan een op twee stations (54 %) volledig gerenoveerd worden.



Tegelijkertijd worden aanvullende strategische elementen geïmplementeerd:

- **De intermodale reizigerservaring in de overstapknooppunten verbeteren** door de verbindingsroutes tussen openbaarvervoersystemen te vergemakkelijken en comfortabeler te maken voor de reizigers. De aanpak is voornamelijk gebaseerd op ‘quick wins’ die door de vier OV-operatoren moeten worden geïmplementeerd in de intermodale hubs. Het gaat hierbij om geoptimaliseerde signaletica, de plaatsing van intermodale dienstregelingsschermen, de kwaliteit van de verbindingsroutes tussen de haltes en perrons, enz.
- **NMBS voert in overleg met de lokale overheden het programma ‘Leven in het station!’ uit**. Dat programma is erop gericht om de ongebruikte en beschikbare ruimtes in de reizigersgebouwen van sommige stations een invulling te geven. Dit is met name het geval voor de stations waar er geen loketten zijn.

De commerciële acties

Wat de commerciële acties betreft, is de belangrijkste doelstelling de ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie voor de aankoop van vervoerbewijzen en intermodale ticketing door de vier OV-operatoren:

- Daarbij is de ambitie om een vlotte en aangename reizigerservaring aan te bieden en **het intermodaal gebruik van het openbaar vervoer sterker te stimuleren**. Concreet betekent dit dat het de reiziger, dankzij zo eenvoudig mogelijke tariefstructuren, gemakkelijk gemaakt wordt om verplaatsingen van punt A naar punt B te betalen, zowel voor, tijdens als na het traject.
- Om deze doelstelling op het vlak van **intermodale ticketing** te bereiken, zal er prioriteit worden gegeven aan de ontwikkeling van één 'Pay as you go'-oplossing voor de vier PTO's met een concreet implementatievoorstel (architectuur, budget, tijdschema).
- De principes van 'Pay as you go' zullen worden meegenomen in de denkoefening van de vier PTO's over de toekomstige **tarifering in de GEN-zone**, in de zone van 30 km buiten de Brupass XL-zone (met inbegrip van Ottignies/Louvain-la-Neuve en Nijvel).
- De vier PTO's zullen met het oog op een rationele ontwikkeling verschillende scenario's voor een 'light'-uitbreiding van de huidige **Brupass XL-zone** grondig onderzoeken en uitwerken, waarbij de financiële implicaties voor de vier PTO's en hun respectieve overheden geobjectiveerd worden.





De promotie naar de stakeholders

de institutionele communicatie en de communicatie in de media en de pers wordt voortgezet bij diverse gelegenheden, zoals:

- de officiële opening van de stations Braine-Alliance (gepland in 2026) en Moensberg (gepland in 2028) op de lijn 124 Brussel-Nijvel.
- de voorstelling van de evolutie van het S-treinaanbod tijdens de roadshows in het kader van het vervoersplan in de regio's en provincies die binnen de GEN-zone vallen (BHG, Waals-Brabant, Vlaams-Brabant).

De reizigersinformatie

Informatie vormt een andere pijler van de commerciële strategie:

- **Het doel is om de reizigers in real time te informeren,** met coherente en kwalitatieve informatie, via de digitale en fysieke kanalen in de overstaphubs. Het is immers essentieel om reizigers vóór hun reis te informeren en tijdens hun reis gerust te stellen over eventuele storingen op het net en hen alternatieve reiswegen voor te stellen.
- NMBS werkt samen met de drie andere operatoren aan de implementatie en uitrol van een gedeelde datahub en een Opendata-portaal. Daarnaast worden ook samen standaarden opgesteld die zijn afgestemd op de reeds bestaande in Europa op het gebied van openbaar vervoer, om alle reizigers **geïntegreerde, betrouwbare en kwalitatief hoogstaande informatie** ter beschikking te stellen. Dit maakt het met name mogelijk om in de intermodale hubs informatie over aansluitingen van de andere PTO's te tonen, die te harmoniseren en te verrijken met extra informatie-elementen.





Deel 1 - GEN-project

1. Gouvernance NMBS

1.1 Wettelijke verplichtingen

De wet van 19/4/2014 tot wijziging van de wet van 21/3/1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven,

- **richt het GEN-Oriëntatiecomité** op en bepaalt de verantwoordelijkheidsperimeter ervan. Artikel 161septies § 1 bepaalt dat het GEN-Oriëntatiecomité een ontwerp van vijfjarenplan betreffende de exploitatie van het GEN opmaakt en dit aan de Raad van Bestuur voorlegt. Dit ontwerp van vijfjarenplan moet naast een evaluatie van de bestaande toestand de strategische en operationele doelstellingen m.b.t. de exploitatie van het GEN omvatten, met een actieplan waarin de gedetailleerde planning van de te ondernemen acties, hun budgettaire impact, het nodige personeel en de timing van hun uitvoering voor de komende vijf jaren zijn opgenomen.
- **richt ook een GEN-dienst op binnen NMBS**[1]. Deze dienst moet de beslissingen van de Raad van Bestuur over de exploitatie van het GEN uitvoeren en de taken en opdrachten van het GEN-Oriëntatiecomité voorbereiden, waaronder het voorstel voor een vijfjarenplan. Meer specifiek heeft de GEN-dienst tot opdracht:
  - de jaarlijkse definitie en de aanpassing van het GEN-aanbod voor alle haltes en stations van de desbetreffende zone;
  - de informatie voor de reizigers;
  - de toewijzing van het rollend materieel voor het GEN-aanbod;
  - de toewijzing van de middelen verbonden aan de exploitatie van het GEN-aanbod (personeel, beschikbaarheid van het personeel, enz.);
  - de organisatie van het overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

De verantwoordelijke van de GEN-dienst binnen NMBS wordt uitgenodigd op de vergaderingen van het GEN-Oriëntatiecomité en heeft er zitting met raadgevende stem. De GEN-dienst valt rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van de gedelegeerd bestuurder en van het GEN-Oriëntatiecomité, aan wie de dienst rechtstreeks verslag uitbrengt.

1. Parl. St., Kamer, 21 maart 2014, DOC 53 3348/003, Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wat de oprichting van het GEN-Oriëntatiecomité betreft, Verslag namens de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven uitgebracht door mevrouw Linda Musin.

Art. 5. In hetzelfde hoofdstuk, wordt een artikel 161septies ingevoegd, luidende:

Art. 161septies.

§ 1 Het GEN-Oriëntatiecomité stelt een voorstel voor een vijfjarenplan betreffende de exploitatie van het GEN op. Dit voorstel bevat ten minste de volgende onderdelen:

1° een evaluatie van de actuele stand van de exploitatie van het GEN;

2° de strategische en operationele doelstellingen met een actieplan dat de planning bevat van de te ondernemen acties en het detail van de middelen inzake budget, personeel en timing voor elk van de acties voor de volgende vijf jaren betreffende de exploitatie van het GEN;

3° een gedetailleerde planning voor de volgende vijf jaren van de inzake de exploitatie van het GEN te ondernemen acties;

4° een gedetailleerde uiteenzetting van de geprojecteerde financiële middelen, personeelsbehoeften en termijnen vereist voor elk van de acties bedoeld in 3°.

§ 2 Het GEN-Oriëntatiecomité legt het voorstel voor een vijfjaren-plan uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van het vorige vijfjarenplan ter goedkeuring voor aan de Raad van Bestuur.

Het GEN-Oriëntatiecomité kan het voorstel voor een vijfjarenplan in voorkomend geval aanpassen aan de opmerkingen die de Raad van Bestuur over het voorstel maakt.

De Raad van Bestuur beslist over het voorstel voor een vijfjarenplan in elk geval binnen drie maanden na ontvangst van het in het eerste lid bedoelde voorstel.

§3 Het GEN-Oriëntatiecomité brengt jaarlijks verslag uit aan de Raad van Bestuur over de uitvoering van het vijfjarenplan, bedoeld in § 1, en formuleert over die uitvoering aanbevelingen. In voorkomend geval informeert de Raad van Bestuur het GEN-Oriën-tatiecomité schriftelijk over het gevolg dat aan de aanbevelingen bedoeld in lid 1 wordt gegeven.



1.2 Opvolging van de acties van het vijfjarenplan

Het GEN-Oriëntatiecomité komt twee keer per jaar samen om de acties van het vijfjarenplan en de resultaten van de ondernomen acties op te volgen.

Zoals de wet voorschrijft (art. 5 §3 hierboven) bezorgt het GEN-Oriëntatiecomité ieder jaar een verslag aan de Raad van Bestuur over de uitvoering van het vijfjarenplan. Dit gebeurde voor de jaren 2020, 2021, 2022, 2023 en 2024.

2. Kader en doelstellingen van het GEN-project[2]

2.1 Grondslagen van het GEN-project

Het project van een Brussels gewestelijk expressnet (GEN) ziet eind jaren 1980 het levenslicht als gevolg van een combinatie van verschillende factoren.

Ten eerste is Brussel aan het dichtslibben door autoverkeer. Vanaf het begin van de jaren 1990 blijkt dat een algemeen mobiliteitsproject opgezet moet worden om de modal shift van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen.

Ten tweede onderstreept een studie in december 1988 dat het marktaandeel van NMBS relatief laag is in een straal van 30 km rond Brussel, terwijl in die zone een aanzienlijk reizigerspotentieel woont.

Ten derde wenst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vanaf 1989 met de federale overheid samen te werken aan het invoeren van een GEN in Brussel.

In die context worden verschillende initiatieven en denkpistes ontwikkeld om een project van Brussels GEN te ontwerpen dat een modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer beoogt. Die initiatieven strekken zich over de hele jaren negentig uit en leggen de basis voor het GEN-project.

2. Uittreksels uit het verslag van het Rekenhof, hoofdstuk 2, januari 2017



Misverstand over de benaming ‘RER’ in Brussel

De term verwijst naar het Parijse voorbeeld (RER). De Parijse RER heeft echter een andere configuratie dan het project dat voor Brussel uitgedacht werd. De Parijse RER gelijkt immers meer op een snelle langeafstandsmetro. Die werd ingesteld om het Parijse spoorwegnet te compenseren dat hoofdzakelijk is georganiseerd rond eindstations. De Parijse RER rijdt bovendien in een eigen bedding en uitsluitend met specifiek materieel.

In België vormt Brussel, en meer in het bijzonder de noord-zuidverbinding (NZV) het centrale knooppunt van het Belgische spoorwegnet. De spoorweg doorkruist Brussel al van vóór het GEN-project. Dagelijks gebruiken ongeveer 1.250 treinen deze verbinding, wat maakt dat ze door een derde van de reizigerstreinen van het land wordt doorkruist.

In die context wil het Brusselse GEN-project geen nieuwe lijnen in eigen bedding bouwen, maar wil het de capaciteit van het bestaande spoorwegnet versterken om het treinaanbod naar, in en rond Brussel te verbeteren. Daardoor krijgt het Brusselse project een andere configuratie die concrete implicaties heeft: geen eigen bedding, behoefte aan materieel dat op de bestaande infrastructuur kan rijden, verplichting om rekening te houden met de tracés, het verkeer en de infrastructuur die al bestaan. Het Brussels GEN-project beperkt zich overigens niet tot het spoorwegaanbod maar is opgevat als een globaal mobiliteitsproject dat het aanbod van verschillende openbaarvervoersmaatschappijen integreert in de spoorweg- en wegverbindingen.

2.2 Eerste volledige projectstudie (Sofretu 1995)

Op 25 juni 1993 neemt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het initiatief om een GEN-studiesyndicaat op te richten. Het bestaat uit vertegenwoordigers van de Nationale Investeringsmaatschappij en de vier openbaarvervoersmaatschappijen, en moet een nieuw geïntegreerd vervoersysteem onderzoeken om de hele zone van 30 km rond Brussel te bedienen. Dit studiesyndicaat moet een GEN voorstellen, waarbij het voorrang moet geven aan de bestaande infrastructuur, de toekomstige investeringen programmeert, het aan te kopen rollend materieel preciseert en de investerings- en exploitatiekosten raamt.

Het studiesyndicaat geeft het studiebureau Sofretu opdracht het GEN te ontwerpen. Het syndicaat publiceert in 1995 de resultaten van de studie. Deze studie plant de verwezenlijking van het GEN in 2010 (met tussenstappen in 2000 en 2005). De voorzitter van het syndicaat publiceert in 1998 een synthese-verslag en vervolledigt het initiële voorstel. Dit tweede verslag brengt de einddatum van het GEN terug naar 2008.

De studie van Sofretu die het GEN-studiesyndicaat had besteld, stelt de volgende hoofdlijnen voor:

- een GEN-net bestaande uit zeven spoorweg-verbindingen en vijf busverbindingen;
- de bouw van de Josaphat-Schuman-tunnel, het op drie sporen brengen van de lijnen 124 (Brussel-Nijvel) en 161 (Brussel-Ottignies), investeringen in de stations en de aanleg van eigen beddingen voor de bussen;
- het gebruik van performant rollend materieel (snel optrekken en sterk afremmen, wat het mogelijk maakt de commerciële snelheid op te drijven) waarover NMBS niet beschikt;
- een frequentie voor het spoorwegnet van vier treinen per uur gedurende de piekuren en twee treinen in de daluren;
- een gecombineerd aanbod in de GEN-zone van alle openbaar vervoer, beheerd door de vier betrokken vervoersmaatschappijen, in het kader van hun respectieve opdracht.

Deze studie is een eerste concreet voorstel van GEN-project voor Brussel. Ze zet de bakens uit en legt de basis voor de keuzes die later gerespecteerd zullen blijven. Deze GEN-visie is opgebouwd rond:

- bestaande lijnen (in deze fase is enkel de Josaphat-Schuman-tunnel een nieuw spoorlijnstuk);
- sporen die niet uitsluitend voor het GEN zijn voor-behouden;
- infrastructuur van spoorwegformaat – het gaat niet om Light Rail-sporen (lichte metro, tramtrein) of VAL (véhicule automatique léger – licht automatisch rijtuig);
- een verbetering van het stoptreinaanbod (L) van en naar Brussel, voornamelijk van voorstedelijke aard.

De Raad van Bestuur van de NMBS erkent de 'bruikbaarheid' van de studie maar wijst er tegelijk op dat de 'integrale uitvoering van het GEN-project zou leiden tot een totale verzadiging van de Noord-Zuidverbinding' (...).



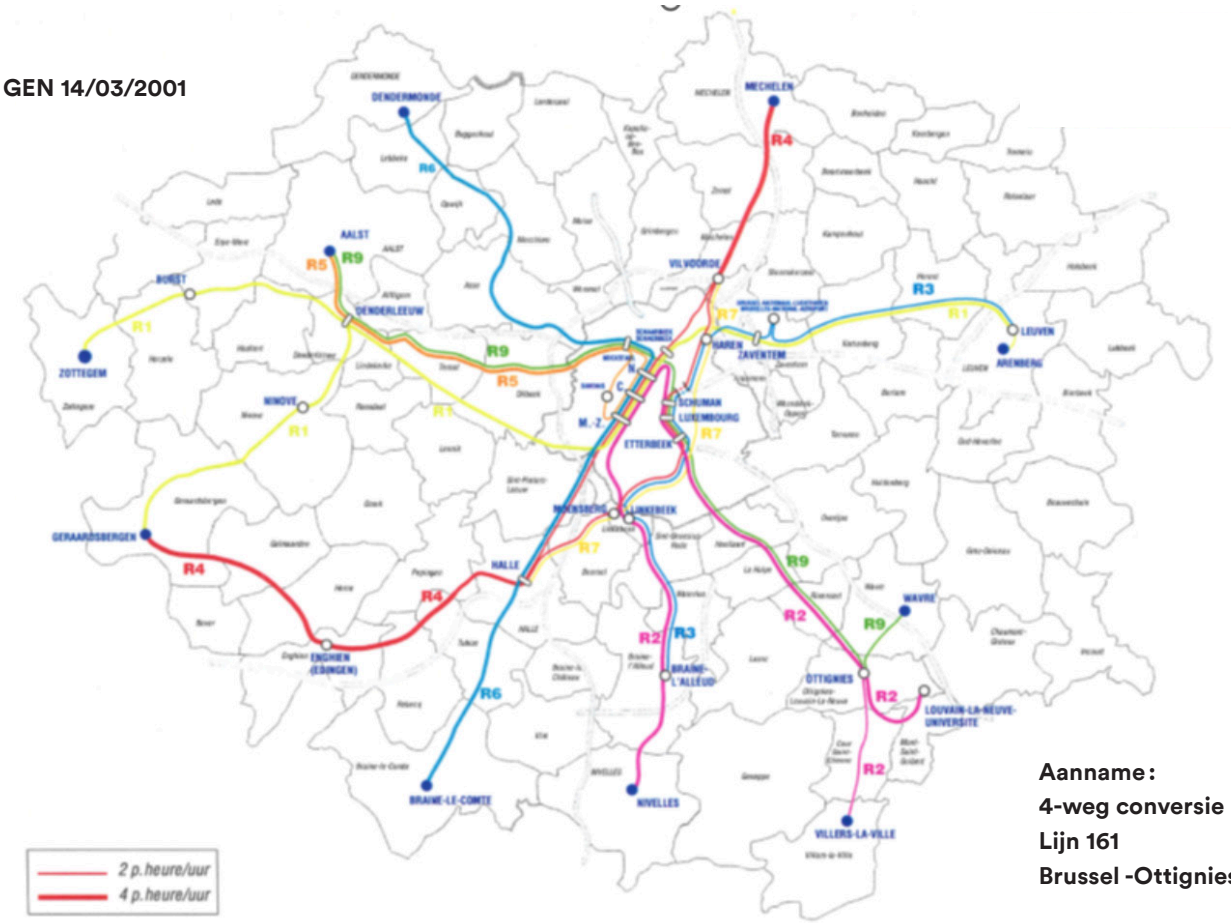
2.3 Goedkeuring van het GEN-project

Drie grote beslissingen vormen de basis en het kader van het GEN-project in Brussel:

- **De beslissing van 30 maart 1999** van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) bestaande uit de federale minister en de drie gewestministers voor Vervoer. Die kiest voor een GEN in een gebied van ongeveer 30 km rond Brussel en maakt een aantal keuzes voor de infrastructuur om het project te realiseren.
- **Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001** met betrekking tot het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van NMBS. Dat plan bevat een gedeelte over het GEN-project waarvan het budget op 62,5 miljard Belgische frank wordt geraamd[3].
- **De overeenkomst van 2003** is een raamakkoord dat bepaalt dat de bevoegde overheden hun mobiliteitsbeleid in en rond Brussel op elkaar afstemmen en beoogt de uitvoering van het programma van het Gewestelijk Expresnet naar, in en rond Brussel. Op 4 april 2003 sluiten de vertegenwoordigers van de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse regering een overeenkomst over het GEN. De overeenkomst is op 11 maart 2006 van kracht geworden nadat de parlementen van elk van de ondertekenende overheden de tekst hadden goedgekeurd. Ze definieert de doelstellingen van het GEN, preciseert het verwachte aanbod en organiseert de omkadering om het project te sturen.

3. Ce projet a été soumis au CA de la NMBS (Document CA 2001/113)

GEN 14/03/2001



Aanname :
4-weg conversie
Lijn 161
Brussel -Ottignies

Deze overeenkomst:

- formuleert de doelstellingen van het GEN en definieert het verwachte aanbod;
- organiseert de aansturende structuur van het GEN-project;
- omkadert en definieert de domeinen waarin de begeleidingsmaatregelen moeten worden geïmplementeerd;
- bepaalt dat een gemeenschappelijke commercialiseringsstrategie wordt ontwikkeld door de openbaarvervoersmaatschappijen.

2.4 Doelstellingen en initiële middelen van het GEN-project: GEN-overeenkomst van 2003

Het GEN wordt gedefinieerd als een globaal mobiliteitsproject dat een geïntegreerd aanbod aan openbaar vervoer uitwerkt in een zone van ongeveer 30 km rond Brussel (GEN-zone). Het totale aanbod in de GEN-zone bestaat uit de prestaties van de vier openbaarvervoersmaatschappijen, in het kader van hun respectieve opdracht op de spoorweg- en wegverbindingen. Het GEN-spoorwegnet bestaat uit radiale en transversale verbindingen.

Het algemene doel van het GEN wordt geformuleerd in artikel 3 van de overeenkomst van 2003 en bestaat erin "de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone te verhogen". Die algemene doelstelling wordt vertaald naar drie assen:

- het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer verbeteren;
- het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer combineren;
- begeleidende maatregelen verwezenlijken.

De teksten die het GEN-project omkaderen, voorzien in verschillende middelen om de doelstelling van de verbetering van het GEN-treinaanbod te bereiken:

- de bouw van de GEN-infrastructuur;
- de terbeschikkingstelling van rollend materieel GEN;
- de financiering van het project.

De overeenkomst uit 2003:

- **identificeert twaalf radiale spoorverbindingen** als GEN-referentieaanbod dat in 2012 moet worden gerealiseerd. Die verbindingen zijn opgevat om de volgende drie polen te bedienen: de Noord-Zuidverbinding, de wijk van de Europese instellingen in het oosten van Brussel en de luchthaven Brussel-Nationaal. De overeenkomst bepaalt voor die verbindingen de amplitudes en minimumfrequenties die moeten worden gewaarborgd.
- **bepaalt dat er twee transversale verbindingen** moeten worden bestudeerd en geëvalueerd door het in Artikel 13 geplande onderzoek. De overeenkomst preciseert dat de kenmerken van het GEN-aanbod in ieder geval niet minder mogen zijn dan die van het bestaande spoorwegaanbod op het ogenblik van de inwerkingtreding van de overeenkomst, behalve bij gemotiveerde tijdelijke afwijking, met name wegens werkzaamheden.
- **bepaalt bovendien dat het GEN-aanbod uiterlijk op 31 december 2005 operationeel moet zijn op twee verbindingen (de as Geraardsbergen-Mechelen en de as 's-Gravenbrakel-Dendermonde)** en dat het GEN-aanbod uiterlijk eind 2012 in zijn totaliteit operationeel moet zijn.

Het MIP 2001-2012 van NMBS lijst een reeks werkzaamheden op die noodzakelijk zijn om het GEN te realiseren. Die werkzaamheden, die binnen de reikwijdte van het GEN vallen, worden gefinancierd door het GEN-Fonds. De werkzaamheden die buiten de reikwijdte van het GEN vallen, vallen ten laste van de klassieke dotatie die de Staat toekent voor spoorinvesteringen. De werkzaamheden die binnen de reikwijdte van het GEN vallen, moeten ervoor zorgen dat het GEN tegen eind 2012 kunnen worden gerealiseerd.

[...]

In de teksten over de goedkeuring van het GEN-project zijn slechts weinig doelstellingen vastgelegd voor het rollend materieel van het GEN. Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 bepaalt dat een deel van het rollend materieel voor het GEN in 2005 beschikbaar moet zijn, zodat de eerste twee lijnen van het GEN uiterlijk op 31 december 2005 in dienst kunnen worden genomen (art. 17). (...) Alle rollend materieel moest in ieder geval beschikbaar zijn tegen de volledige uitvoering van het GEN eind 2012.

[...]

De betrokken partijen hebben de initiële doelstellingen van de overeenkomst van 2003 nooit in twijfel getrokken (ze werden zelfs expliciet opnieuw bevestigd door de beslissing van het executief comité van de ministers van mobiliteit – ECMM – van 8 mei 2012). Die doelstellingen en de concrete vertaling ervan werden echter gepreciseerd en talrijke keren aan nieuwe deadlines gekoppeld. Na de 'Artikel 13'-studie van 2009 werden bovendien meer realistische tussentijdse doelstellingen vastgelegd.

Art. 3.

Deze overeenkomst heeft de verwezenlijking van het GEN tot doel, teneinde de mobiliteit van, naar, in en rond Brussel te waarborgen. Het GEN heeft als doel de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone te verhogen. Om dit doel te bereiken, richt het project zich hoofdzakelijk op:

– de verbetering van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer;
– het aanbieden aan de gebruiker van een geïntegreerde dienstverlening;
– het verwezenlijken van begeleidende maatregelen.

Art. 4.

Daartoe engageren de partijen zich:

– hun aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone te verhogen conform de bepalingen van de artikelen 13 tot 24;
– de nodige middelen te ontplooien om gemeenschappelijk vervoer aan te bieden dat onderling en met de andere verplaatsingsmodi en -middelen gecoördineerd is, inzonderheid met de niet gemotoriseerde, die aantrekkelijk zijn t.o.v. het individueel autogebruik;
– de maatregelen te nemen en de nodige overeenkomsten af te sluiten voor de integratie van het aanbod aan openbaar vervoer vanuit het oogpunt van de gebruiker, met inbegrip van de harmonisering van de tarieven en de integratie van vervoerbewijzen;
– de nodige maatregelen te treffen om de automobilisten ertoe aan te zetten het gemeenschappelijk vervoer en het niet-gemotoriseerd vervoer te gebruiken;
– alle nuttige informatie voor de opmaak, evaluatie of bijsturing van de te voeren acties in het kader van deze overeenkomst of van haar uitvoering kosteloos ter beschikking te stellen of toegankelijk te maken voor de andere partijen.

Art. 5.

Zonder afbreuk te doen aan andere geografische afbakeningen die door de partijen zijn vastgelegd voor de harmonisering van de tarieven en de integratie van de systemen van vervoerbewijzen en ontwaarding, strekt de GEN-zone zich uit in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Deze zone is de geografische basis voor de strategie om het GEN-aanbod te ontwikkelen. Binnen deze zone gelden de bepalingen van onderhavige overeenkomst. In bijlage I wordt de zone omschreven. Het ECMM kan de afbakening van de zone aanpassen aan de zich wijzigende mobiliteit.

Art. 6.

§1. “De samenwerking tussen de partijen wordt op drie niveaus georganiseerd:

1. de algemene coördinatie tussen de partijen heeft plaats in het ECMM;

2. de strategische en tactische coördinatie tussen de vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke ministers en van de besturen die bevoegd zijn voor het openbaar vervoer en deze van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer heeft plaats in de Stuurgroep;

3. de operationele coördinatie wordt door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in een Operationele Groep verzekerd.

§2. De werking van de samenwerkingsstructuur zal jaarlijks door het ECMM worden geëvalueerd; de eerste evaluatie vindt uiterlijk 12 maanden na het in werking treden van onderhavige overeenkomst plaats.



2.5 Ministerraad van 20 en 21 maart 2004

De ministerraad van 20 en 21 maart 2004:

- **bevestigt opnieuw dat de investeringen** in GEN-infrastructuur zoals in het samenwerkingsakkoord bepaald, volledig worden nageleefd;
- **keurt een plan voor de uitbreiding van het GEN-aanbod goed** dat nauwkeuriger is dan de elementen in de overeenkomst van 2003. Aangezien NMBS aanvoert dat het technisch onmogelijk is het GEN-aanbod tegen 31 december 2005 in dienst te stellen op de as Geraardsbergen-Mechelen (R4b) en 's-Gravenbrakel – Dendermonde (R6), heeft de ministerraad een nieuwe fasering van het aanbod in verschillende etappes goedgekeurd:
  - Vanaf december 2003 wordt de kwaliteit van het voorstedelijk aanbod verbeterd door middel van gerenoveerd rollend materieel (City Rail-aanbod).
  - Vanaf december 2006 zal NMBS een volledig vernieuwd aanbod uitwerken voor de IC- en IR-verbindingen. Het aanbod zal worden versterkt om te zorgen voor een frequentie van twee GEN-treinen per uur op zes bestemmingen. Zo zal de GEN-frequentie die de overeenkomst van 2003 bepaalde, op die bestemmingen moeten worden bereikt tijdens daluren.
  - Vanaf december 2008 zullen de nieuwe GEN-stellen geleidelijk aan in dienst kunnen worden genomen en de L- en CR-treinen vervangen.
  - Het volledige GEN-aanbod zal tegen eind 2012 volledig operationeel moeten zijn.
- **beslist om het exploitatietekort,** buiten dat van het rollend materieel, voor het GEN-spoorwegaanbod ten laste te nemen;
- **beslist de aankoop te dekken** – (zowel het kapitaal als de intresten) **van het rollend materieel** dat als noodzakelijk wordt beschouwd voor het GEN-spoorwegaanbod (kwantitatief en kwalitatief); vraagt aan de NMBS zo vlug mogelijk het rollend materieel te bestellen. […]

2.6 Eerste Artikel 13-studie van de GEN-overeenkomst, uitgevoerd in 2008-2009

Deze in 2008-2009 door een consortium van studiebureaus uitgevoerde studie verstrekte een grondige analyse van de vraag horizon 2015 en van de marktaandelen van de verschillende transportmodi, alsook een evaluatie van verscheidene bedieningsschema's.

De belangrijkste karakteristieken van het na deze studie gedefinieerde programma zijn de volgende:

- 10 GEN-lijnen, 142 stations bediend;
- Alle op radiale lijnen gelegen stations worden bediend met een frequentie van vier treinen per uur, met uitzondering van twee trajecten (Dendermonde-Jette en Zottegem-Denderleeuw) waarop dit in 2015 fysiek onmogelijk is zonder de IC/IR-diensten te verstoren, aangezien die verbindingen slechts twee sporen hebben;
- Prognose van het gebruikersaantal van het Tussentijds GEN 2015 80.000 reizigers (werkdagen 7-9 uur)
- Prognose van het gebruikersaantal van alle openbaar vervoer samen in de GEN-Zone: 587.000 reizigers (werkdagen 7-9 uur);
- Prognose van het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer in de GEN-Zone (4 operatoren) in de GEN-zone: 35,1% (werkdagen 7-9 uur);
- Prognose van het marktaandeel van de auto in de GEN-Zone: 50,8 % (werkdagen 7 - 9 uur).

Verslag van het Rekenhof

De consultants stelden vast dat het technisch onmogelijk zou zijn het aanbod dat in de overeenkomst van 2003 gepland was, tegen 2015 uit te voeren. Het blijkt dat "de capaciteit van het spoorwegnet die in 2015 effectief beschikbaar zal zijn, ontoereikend blijkt om aan de vereisten van dat aanbod te voldoen. Vooral het gebrek aan capaciteit op de noord-zuidver binding is een knelpunt."

Uittreksel uit het verslag van het Rekenhof, januari 2017

In die context stellen ze een intermediair scenario voor ("intermediair GEN-aanbod 2015") waarmee zo goed mogelijk (maar niet volledig) tegemoet kan worden gekomen aan de doelstellingen van de overeenkomst van 2003, rekening houdend met de beperkingen in de capaciteit van het spoorwegnet en de bouw van de al geplande infrastructuur. Dat scenario moet in opeenvolgende fasen worden gerealiseerd, naargelang de werken vorderen, om tegen 2019 volledig te zijn uitgevoerd.

De studie gaat verder dan het intermediair GEN-aanbod 2015 en schetst ook vooruitzichten voor 2020 en 2030. Die twee andere scenario's zijn echter duidelijk minder volledig en nauwkeurig uitgewerkt. Het gaat veeleer om visies op middellange en lange termijn dan om voorstellen voor een precies exploitatieprogramma voor het GEN. Het programma 2020 haalt de doelstellingen van de overeenkomst van 2003 en verzekert ook dat heel wat extra stations bediend worden. Volgens de consultants kan dat exploitatieprogramma worden uitgevoerd in de periode 2020-25, op voorwaarde dat te gelegener tijd extra infrastructuurwerken bovenop de al geplande werken worden uitgevoerd, dat het rollend materieel beschikbaar is en dat de financiering van de exploitatiekosten verzekerd is. Het GEN 2030-scenario gaat verder dan de doelstellingen uit de overeenkomst van 2003 en schetst mogelijkheden voor latere ontwikkelingen.

Over de studie "Artikel 13" zal pas in mei 2012 een politieke beslissing worden genomen, d.i. nagenoeg drie jaar na de publicatie ervan. Tijdens de vergadering van de vier federale en de gewestelijke ministers van Mobiliteit op 8 mei 2012 doet het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) het volgende:

– Het herbevestigt de doelstellingen van de overeenkomst van 2003.

– Het dringt erop aan dat het volledige GEN-aanbod, gebaseerd op het scenario 2020, zo vlug mogelijk zou worden gerealiseerd en geïntegreerd in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep.

– Het vraagt dat de operationele groep (orgaan voorgezeten door NMBS en bepaald in de overeenkomst van 2003 – zie hoofdstuk 3) tegen juni 2012 een gecoördineerd, geïntegreerd en gedetailleerd meerjarig programma zou uitwerken. Dat programma moet zich baseren op de visie op 2020 en op de principes en doelstellingen van de overeenkomst van 2003. Het programma moet er bovendien naar streven het intermediaire GEN-aanbod 2015 dat in de studie werd voorgesteld, uiterlijk in 2018 te realiseren.

– Het belast de stuurgroep met het opvolgen van zijn beslissingen.

Als antwoord daarop stelt de operationele groep in december 2012 een nieuwe configuratie voor de uitrol van het GEN-project voor. Die wijkt af van de eisen die het ECMM had geformuleerd. De operationele groep stelt het volgende voor:

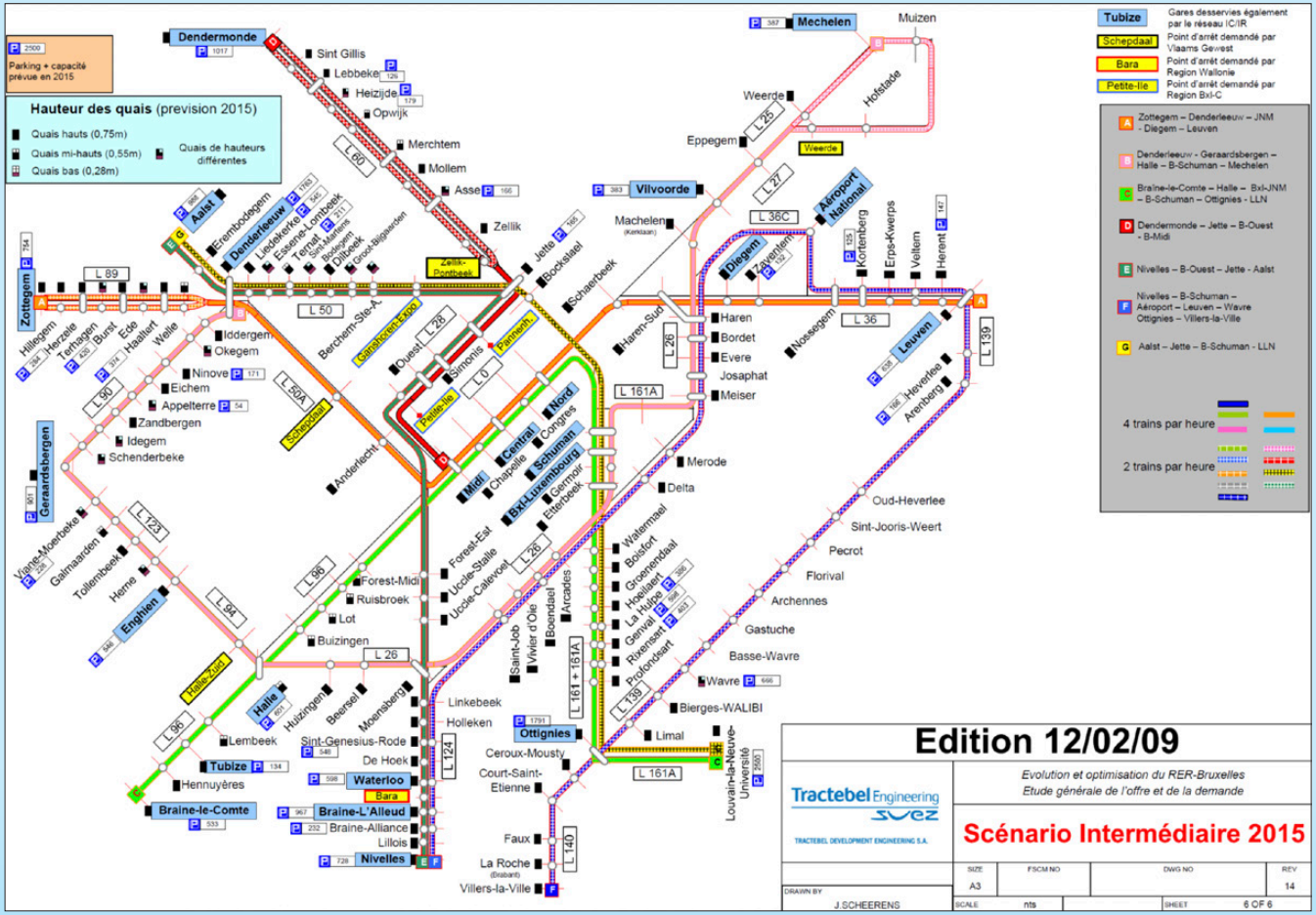
– Het intermediaire GEN-aanbod 2015, dat het ECMM op uiterlijk 2018 vastlegt, zal (nagenoeg) pas kunnen worden gerealiseerd in december 2022 als gevolg van achterstand bij de infrastructuurwerken (Infrabel verwacht de effectieve indienststelling van de lijnen 124 en 161 tegen 2022).
– Het scenario 2020 (waarmee de doelstellingen van de overeenkomst van 2003 kunnen worden gehaald) kan volgens de nota niet volledig worden gerealiseerd tegen 2025. Het vereist immers aanzienlijke extra infrastructuurwerken die niet zijn gepland in het ontwerp van MIP 2013-2025. […]

Het voorstel van de operationele groep wordt echter opgenomen in het MIP 2013-2025. Daarbij wordt de verwezenlijking van het intermediaire GEN-aanbod 2015 nog twee jaar opgeschoven (naar 2025) en wordt afgestapt van de verwezenlijking van de visie op 2020.

Het MIP 2013-2025 bepaalt aldus dat het intermediaire GEN-aanbod 2015 van de studie “Artikel 13” (nagenoeg) zal worden gehaald in 2025 (in plaats van in 2018 zoals gevraagd door het ECMM en van 2022 zoals in het initiële voorstel van de operationele groep).

Bovendien wordt in het MIP 2013-2025 niet bepaald dat de visie op 2020 zal worden gerealiseerd. Die impliceert immers dat extra werken moeten worden uitgevoerd die binnen de grenzen van de begroting niet haalbaar zijn.

In juli 2015 heeft de minister van Mobiliteit in zijn strategische visie voor het spoor de toepassing van het MIP 2013-2025 opgeschort. Er wordt sindsdien over een nieuw MIP onderhandeld. Het ECMM heeft in zijn vergadering van 10 juni 2016 kennisgenomen van de stand van zaken en de vorderingen van de werkzaamheden van het GEN die de minister van Mobiliteit heeft voorgesteld, en van het nieuwe planningsvoorstel voor het project. Dat voorstel wil de verwezenlijking van de geplande GEN-werken voortzetten volgens een pragmatische methode van capaciteitsuitbreiding (werken per baanvak) om op basis van een optimalisering van het gebruik van de al gebouwde infrastructuur en de beschikbare begrotingsmiddelen zo snel mogelijk het aanbod significant te verbeteren. […]





NMBS heeft sinds 2012 getracht het “tussenliggend schema 2015” te implementeren door het aan te passen aan de beschikbare spoorwegcapaciteit.

Het in de opeenvolgende vervoersplannen van NMBS geïntegreerde voorstadsaanbod is daarvan het resultaat.

NMBS heeft in 2009 officieel gereageerd naar de GEN-stuurgroep om een aantal bezwaren te formuleren over het intermediaire scenario (omlegging naar Brussel-West, vertraging van de IC).

Hoofdstuk III
Analyse van de vraag en organisatie van het aanbod

Art. 13. Op initiatief van de Stuurgroep wordt er uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van onderhavige overeenkomst een onderzoek aangevat dat binnen 18 maanden na deze datum wordt opgeleverd. Het wordt ten minste om de 5 jaar geactualiseerd.
Het heeft betrekking op de verplaatsingsbehoeften die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd, en op de functionaliteiteisen inzake frequentie, amplitude en haltes. Het neemt o.a. de prijselasticiteit van de vraag in aanmerking.

De voorgaande termijnen kunnen gewijzigd worden om in overeenstemming te zijn met de periodiciteit van de NMBS-plannen.

Deze studie zal toelaten het referentie-spooraanbod dat in onderhavige overeenkomst wordt gedefinieerd (Bijlage II) aan te passen en te laten evolueren. De studie zal, behalve de voorwaarden bedoeld in artikel 18, minstens de volgende doelstellingen in aanmerking nemen:

– de verbetering van de bediening van de luchthaven van Brussel-Nationaal door rechtstreekse verbindingen tussen de luchthaven en de Noord- Zuidverbinding, en tussen de luchthaven en de Europese wijk;

– de bediening van andere aantrekkingspolen in de drie gewesten, waaronder het Weststation te Brussel;

– de bediening van de economische polen van de perifere zone door transversale verbindingen, waaronder Zottegem - Aalst en Dendermonde - Mechelen - Leuven - Ottignies - Nijvel; – de complementariteit tussen het voorstadsaanbod op radiale spoorlijnen en het overige spoorwegaanbod, met name treinen op langere afstand. Het GEN-spoorwegaanbod zal geen afbreuk mogen doen aan het IC/IR-aanbod en aan het hogesnelheidsaanbod dat door de NMBS werd ingericht, noch aan de ontwikkeling ervan, onder andere wat betreft de bediening van de luchthaven Brussel-Nationaal vanuit de voornaamste steden van het land;

– de complementariteit van het spooraanbod en het aanbod van bus, tram en metro, optimaal rekening houdend met de halteplaatsen vermeld in het ‘Gewestelijk Ontwikkelingsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’, het ‘Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen’ van het Vlaams Gewest, en het ‘Schéma de Développement de l’Espace Régional’ van het Waals Gewest,

– de maximale doorstroming voor verbindingen per bus en tram;

– het wegwerken van de bottlenecks voor het spoorverkeer.

Op basis van deze studie van de vraag zal er een businessplan, inclusief aanbod en financiële aspecten, waaronder de exploitatiekosten, worden opgesteld door de NMBS. De gewestelijke maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer zullen aan deze laatste, met het oog op het uitwerken van het plan, de elementen bezorgen met betrekking tot hun bestaand en verwacht cliënteel dat ze naar de GEN-stations zullen aanbrengen. De Stuurgroep zal instaan voor een coördinatie, teneinde financiële middelen en aanbod te optimaliseren.



2.7 Tweede studie overeenkomstig artikel 13 van de GEN-overeenkomst

In 2021 heeft de GEN-Stuurgroep gevraagd om een nieuwe mobiliteitsstudie uit te voeren, zoals bepaald in artikel 13 van de Overeenkomst van 2003. Ter herinnering, in 2008-2009 werd een eerste studie uitgevoerd. De nieuwe Artikel 13-studie werd ditmaal samen door de vier PTO's gefinancierd en toevertrouwd aan het consortium van consultants STRATEC-SMA-Tractebel. In juli 2022 heeft NMBS deze consultancyopdracht gegund namens de vier operatoren. De opdracht werd afgerond in december 2023.

Het fundamentele doel van de studie was om de voorwaarden te bepalen voor een substantiële modal shift van de auto naar het openbaar vervoer, bij alle verplaatsingen tussen Brussel en zijn periferie, en ook binnen de perifere ring en binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het doel van deze studie was om een antwoord te geven op de vragen van de GEN-Stuurgroep over de recente ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit – gedragingen en volume van de vraag – en de nood aan complementariteit tussen de vier openbaarvervoersoperatoren in de GEN-zone. Het tijdsbestek voor de studie was bewust kort (2025) om te leiden tot voorstellen voor maatregelen binnen het actiedomein van de Operatoren.

De studie heeft de kwalitatieve en kwantitatieve kennis van de mobiliteitsvraag voor de verplaatsingsmotieven aanzienlijk verduidelijkt en geactualiseerd. Wat het voorstadsaanbod betreft, heeft het onderzoek voornamelijk geleid tot aanbevelingen voor de implementatie van een luik wegvervoer of een GEN-bus in aanvulling op het spooraanbod.



Deel 2 - Vervoersvraag

1. Resultaten van de studie overeenkomstig artikel 13 van de GEN-Overeenkomst van 2003

In 2021 heeft de GEN-Stuurgroep gevraagd om een nieuwe mobiliteitsstudie uit te voeren, zoals bepaald in artikel 13 van de Overeenkomst van 2003. Ter herinnering, in 2008-2009 werd een eerste studie uitgevoerd. De nieuwe Artikel 13-studie werd ditmaal samen door de vier PTO's gefinancierd en toevertrouwd aan het consortium van consultants STRATEC-SMA-Tractebel. In juli 2022 heeft NMBS deze consultancyopdracht geplaatst voor rekening van de vier operatoren. De opdracht werd afgerond in december 2023.

Hoofdstuk III Analyse van de vraag en organisatie van het aanbod
Afdeling 1: Analyse van de vraag en actieplan

Art. 13.

Op initiatief van de Stuurgroep wordt er uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van onderhavige overeenkomst een onderzoek aangevat dat binnen 18 maanden na deze datum wordt opgeleverd. Het wordt ten minste om de 5 jaar geactualiseerd. Het heeft betrekking op de verplaatsingsbehoeften die op grond van objectieve criteria worden geanalyseerd, en op de functionaliteiteisen inzake frequentie, amplitude en haltes. Het neemt o.a. de prijselasticiteit van de vraag in aanmerking.

De voorgaande termijnen kunnen gewijzigd worden om in overeenstemming te zijn met de periodiciteit van de NMBS-plannen.

Deze studie zal toelaten het referentie-spooraanbod dat in onderhavige overeenkomst wordt gedefinieerd (Bijlage II) aan te passen en te laten evolueren. [...]

Het fundamentele doel van de studie was om de voorwaarden te bepalen voor een substantiële modal shift van de auto naar het openbaar vervoer, bij alle verplaatsingen tussen Brussel en zijn periferie, en ook binnen de perifere ring en binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het doel van deze studie was om een antwoord te geven op de vragen van de GEN-Stuurgroep over de recente ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit – gedragingen en volume van de vraag – en de nood aan complementariteit tussen de vier openbaarvervoersoperatoren in de GEN-zone. Het tijdsbestek voor de studie was bewust kort (2025) om te leiden tot voorstellen voor maatregelen binnen het actiedomein van de operatoren.

De studie heeft de kwalitatieve en kwantitatieve kennis van de mobiliteitsvraag voor de verplaatsingsmotieven aanzienlijk verduidelijkt en geactualiseerd.



1.1 Kwantificatie en lokalisatie van de vervoersvraag

Bron: GEN Art.13-studie
Stratec-SMA-Tractebel, 2023

Binnen de GEN-zone, zijn er evenveel verplaatsingen binnen de GEN-ring zonder link met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als verplaatsingen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf, maar het aandeel 'openbaar vervoer' is aanzienlijk lager voor de verplaatsingen in de GEN-ring. De mobiliteit laat zich dus niet samenvatten tot de verkeersstromen in de richting van het BHG. In de ring genereren ook hoofd- en/of secundaire aantrekkingspolen buiten de administratieve grenzen van het BHG zoals Leuven en Ottignies-LLN, heel wat verkeer. In totaal vertegenwoordigt het openbaar vervoer binnen de GEN-zone een marktaandeel van 31%. Er is hier dus nog heel wat ruimte voor verdere ontwikkeling.

Sinds de coronacrisis van 2020 worden er niet zozeer veranderingen vastgesteld wat betreft de modale verdeling, maar wel wat betreft een afname van de regelmatige verplaatsingen op bepaalde dagen van de week, wat het gevolg is van telewerken. Maar als alle verplaatsingsmotieven samen in beschouwing worden genomen, dan blijken de gebruiksgewoonten op het vlak van vervoerswijzen tussen 2019 en 2023 nauwelijks te zijn geëvolueerd. Binnen deze periode kon wel een grote groei worden vastgesteld van privévervoer zoals steps en deelfietsen.

De kaart met de plaatsen van waaruit verplaatsingen vertrekken/aankomen en met de volumes van in-/uitgaand verkeer die in het kader van de studie is opgemaakt, toont duidelijk aan waar de meest bevraagde lijnen zich bevinden en duidt de gebieden aan waar zowel de radiale als ringbuslijnen moeten worden versterkt als aanvulling op het spooraanbod. De bepaling van de verzorgingsgebieden van de treinstations, waarbij bereikbaarheid op maximaal 20 minuten als criterium geldt, heeft aangetoond dat 20% van de bevolking hiertoe toegang krijgt te voet, maar ook dat 98% ervan hier met de auto naartoe kan rijden. Ook interessant is dat 85% van de inwoners van de GEN-zone op maximum 20 minuten fietsen een station bereiken, terwijl ze er met de bus gemiddeld 15 minuten langer over zouden doen.

De studie maakte het ook mogelijk om de lacunes te identificeren binnen het spooraanbod in de GEN-zone. Het spooraanbod op zich is ontoereikend om tegemoet te komen aan de totale voorstedelijke vervoersvraag in de GEN-zone. Daarom voorziet de Overeenkomst van 2003 ook in een aanvullende GEN-bus, waarvan de structurerende lijnen door de consultants werden aangegeven.

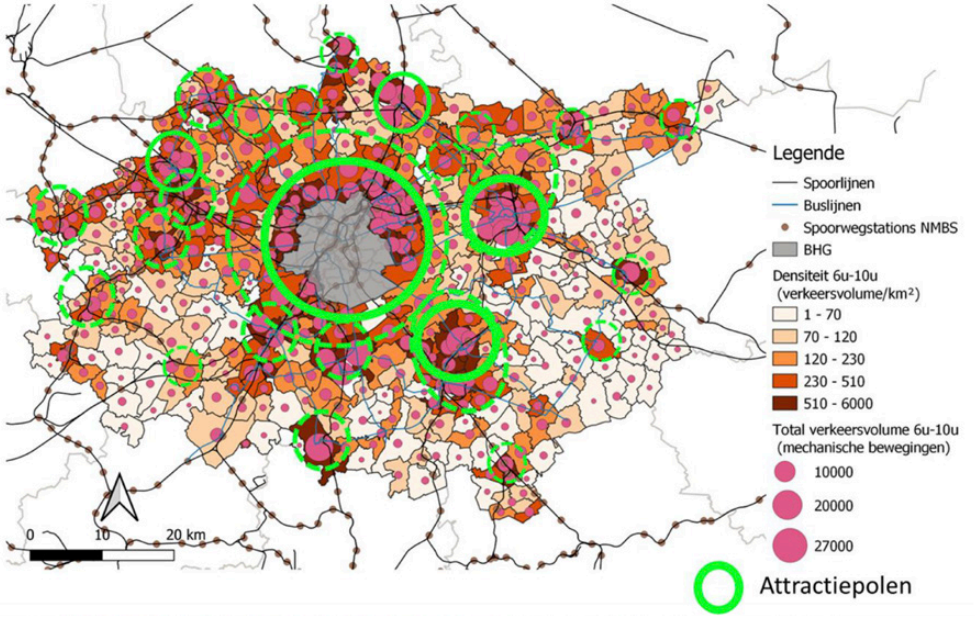
De afgelopen jaren hebben een aantal fenomenen geleid tot een snelle en opmerkelijke evolutie van het mobiliteitsgedrag: de toenemende bewustwording van de milieu-uitdagingen gekoppeld aan een voluntaristisch mobiliteitsbeleid; technologische innovaties op het vlak van vervoer; de ontwikkeling van telewerken binnen een internationale context die werd gekenmerkt door gezondheids- en veiligheidscrisissen en de economische en sociale gevolgen hiervan. Het Federaal Planbureau gaat ervan uit dat het totale aantal verplaatsingen dat verband houdt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030 met ongeveer 0,6 % per jaar zou toenemen (3 % tussen 2019 en 2025). De sterke afname van het aantal verplaatsingen tijdens de coronacrisis werd gevolgd door een inhaalbeweging met sterke toename die tegen 2025 gaat leiden tot een gematigde toename van het totale aantal verplaatsingen ten opzichte van 2019.

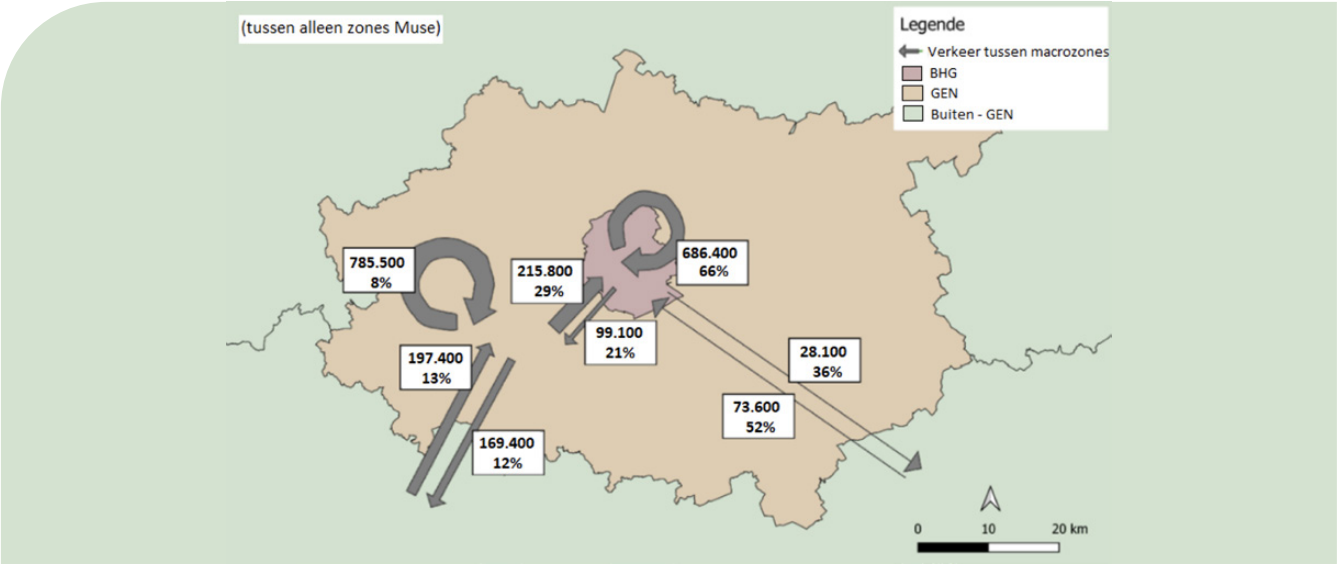
De ruimtelijke verdeling op het niveau van de GEN-zone toont niet enkel aanzienlijke volumes wat betreft het totale aantal verplaatsingen van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn onmiddellijke rand, maar ook aanzienlijke bewegingen van en naar de aantrekkingspolen in de rand. We zien hierbij evenveel verplaatsingen binnen de GEN-ring als binnen het BHG.



De effecten van het toenemende telewerk in België uiten zich in een afname van het woon-werkverkeer tussen 2019-2025, aangepast al naargelang de afstand en de bestemming van de verplaatsing (congestieniveau); een afname van de verplaatsingen voor beroepsmatige doeleinden, en de vervanging van verplaatsingen met woon-werkverkeer als verplaatsingsmotief door verplaatsingen met andere verplaatsingsmotieven, waarbij rekening wordt gehouden met een ruimtelijke, modale en tijdsgebonden herverdeling van het verplaatsingsmotief, onder meer door een verschuiving naar de daluren, kortere verplaatsingsafstanden, verschuiving naar individuele vervoersmiddelen. We stellen ook een sterkere modulatie vast van het woon-werkverkeer tijdens de week, met drukkere momenten tijdens de spitsuren op dinsdag en donderdag. Door rekening te houden met die nieuwe hyperpieken worden de gevolgen van telewerken sterk afgezwakt wanneer het gaat om het dimensioneren van de infrastructuur.

Dichtheid en volume van verplaatsingen per bestemmingszone, alle vervoerswijzen - Gemiddelde dag tussen 6 en 10 uur





Totale volumes en modaal aandeel openbaar vervoer per macrozone - Gemiddelde dag 6u-10u
Gemotoriseerde verplaatsingen 2025

De openbaarvervoersbedrijven zien op deze drukke momenten in de week een inhaalbeweging in het gebruik van hun netwerken sinds de pandemie. We verwachten dat tegen 2025, het eindpunt van deze studie, het achterstand effectief zal zijn ingehaald (terugkeer naar het bezoekersaantal van 2019 of een lichte stijging). Ook voor het autoverkeer zien we deze inhaallogica, met een lichte toename van de gebruikersaantallen in 2025. Binnen de GEN-zone bedraagt het modale aandeel van het openbaar vervoer gemiddeld 31%, maar achter dit cijfer gaan aanzienlijke verschillen schuil. Het modale aandeel van het inkomende pendelverkeer richting het BHG ligt binnen dit gemiddelde, maar het modale aandeel van het intern OV ligt twee keer hoger in Brussel en drie keer lager in de GEN-ring. Er is dus ontegensprekelijk een potentieel voor een modal shift, en dan zeker buiten Brussel.

Ook al blijft het gebruik ervan marginaal, toch moeten we ook wijzen op de aanzienlijke ontwikkeling van het aanbod aan mobiliteitsdiensten, waar heel wat nieuwe spelers hun opwachting hebben gemaakt. Deze laatsten zetten een mobiliteits- en economisch ecosysteem op dat ondertussen voldoende groot is geworden om integraal deel uit te maken van de strategie rond de invoering van een performant GEN.

De assen van het spoor-GEN bevinden zich niet enkel op de corridors met het drukste uitgaand verkeer, maar ook op de corridors van ingaand verkeer. Wat vrij duidelijk opvalt, is de aanwezigheid van vraagsegmenten buiten de corridors van de spoorassen. Hun bediening zou relevant kunnen zijn door middel van een GEN-bus hetzij rechtstreeks in verbinding met Brussel, hetzij als aansluiting op een radiale GEN-buslijn.



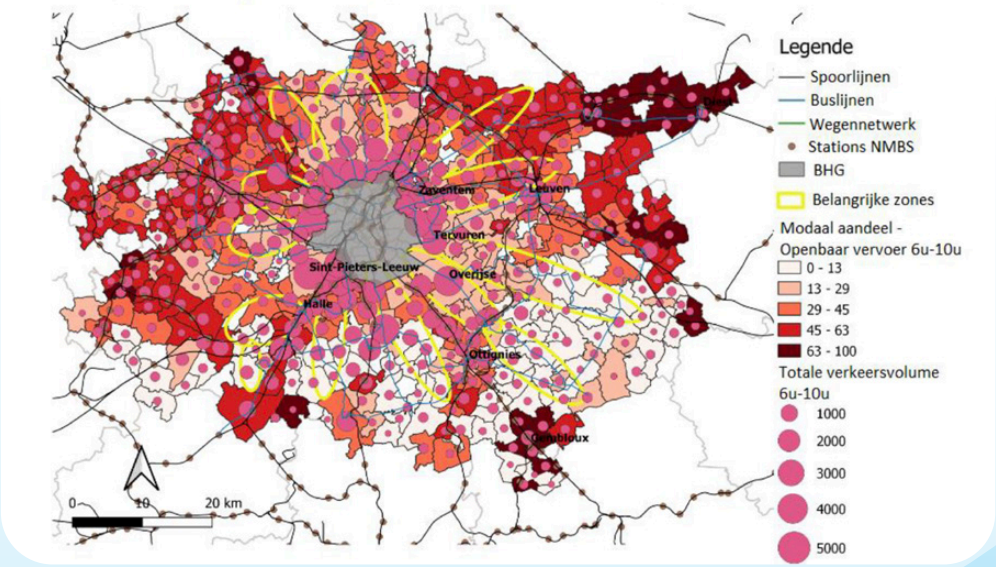
In de gebieden die niet door de spoorassen worden bediend, worden de verplaatsingen van uitgaand en ingaand verkeer samengebracht rond secundaire stedelijke polen en rond structurerende verkeersassen die momenteel reeds zeer goed worden bediend door de bussen van de TEC en De Lijn. Deze polen die verkeer aantrekken hebben hun eigen specifieke werking, onafhankelijk van Brussel, wat een aangepaste GEN-bediening rechtvaardigt. De 'laatste kilometer' is hier een zeer belangrijk aspect gezien deze polen veel verkeer aantrekken. De belangrijkste polen op dit vlak zijn Leuven, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Aalst en Mechelen. Daarna volgen Eigenbrakel/Waterloo, Nijvel, Halle, Geraardsbergen, Ninove, Zottegem, Denderleeuw en Dendermonde. Dan zijn er ook nog polen die minder verkeer aantrekken of zich bevinden in de rand van de GEN-zone: Gembloers, Willebroek, Londerzeel, Haacht, Kampenhout/ Ruisbeek, Aarschot, Diest, Tienen en Geldenaken.

Het gebied van Brussel dat verkeer aantrekt strekt zich steeds verder uit buiten de gewestgrenzen. Dit gebied in de naaste rand van het BHG vereist een specifieke 'stedelijke' aanpak, onder meer door een uitbreiding van het stedelijk OV-vervoernetwerk. De tools die voor deze studie werden ontwikkeld, werden toegepast voor de verkenning van deze vraagsegmenten:

- meer bepaald bij de bepaling van de verzorgingsgebieden en de vraagcorridors,
- alsook van de gewenste lijnen door de reizigers (trajecten die worden genomen door de vervoersvraag onder de minimale beperking van een constant aangehouden snelheid per infrastructuur)
- bij de inoverwegingneming van het bestaande en geplande aanbod
- bij de modellering van de gedragingen.

Deze aanpak heeft ons in staat gesteld om de corridors te identificeren en te karakteriseren die mogelijkerwijze in het spoor-/bus-/tram-GEN kunnen worden geïntegreerd.

Modal split Openbaar Vervoer vanuit GEN-zones (herkomst) naar het hypercentrum van Brussel (bestemming) met belangrijke zones - Gemiddelde dag van 6u-10u - 2025 - gemotoriseerde verplaatsingen



1.2 Studie en modellering van het mobiliteitsgedrag

Bron: GEN Art.13-studie Stratec-SMA-Tractebel, 2023

De Art. 13-studie omvatte ook een econometrisch luik. Dit onderdeel is gebaseerd op een 'stated preferences' of 'gestelde voorkeuren'-bevraging, alsook op een modellering van het mobiliteitsgedrag, uitgevoerd aan de hand van discrete keuzemodellen.

Deze modellering heeft voor de autobestuurders een zeer geringe Tijdswaarde vastgesteld van € 2,4/uur, en voor de OV-reizigers een veel hogere Tijdswaarde van € 6,5/uur. Het verschil tussen beide waarden toont aan in welke mate autobestuurders zich verzetten tegen de modal shift. Mensen ertoe aanzetten om de wagen aan de kant laten, is een van de hoofduitdagingen in de GEN-zone, en dat terwijl de auto een zeer hoog comfort en hoge flexibiliteit biedt.

Wat de fiets betreft, toont de modellering aan dat personen vanaf 45 jaar het gebruik van de fiets als belastend beschouwen (van 16 tot 29 minuten al naargelang het verplaatsingsmotief) maar dat dit bezwaar met de helft wordt teruggedrongen als ze beschikken over een elektrische fiets. Voor 29 % van de bevraagde personen zou de aanwezigheid van beveiligde fietsstallingen in de stations hen ertoe kunnen aanzetten om de trein te nemen; voor 8 % van hen zou deze aanwezigheid bepalend kunnen zijn voor hun keuze. De fiets blijkt het vervoermiddel te zijn dat het grootste potentieel vertoont om het structurerend openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, en dit tegen beperkte kosten.

De bevraging heeft daarnaast ook aangetoond dat 43 tot 52 % van de respondenten sneller gebruik zou maken van het openbaar vervoer indien de avonddienstregeling in de week en in het weekend zou worden uitgebreid.

Uit de analyse blijkt een geringe elasticiteit modal shift/verbeterd openbaar vervoeraanbod wat betreft reisduur, frequentie... Deze vaststelling kan worden verklaard door de reeds hoge dichtheid van de bestaande netwerken en door de hevige weerstand van autobestuurders die nog niet de stap hebben gezet naar een alternatief vervoermiddel. Het verhogen van de gebruikskosten van de auto blijkt 2,5 keer doeltreffender te zijn dan het verlagen van de gebruikskosten van het openbaar vervoer. Het is erg moeilijk om een substantiële modal shift te bewerkstelligen door in te spelen op het aanbod en de prijs van het openbaar vervoer. De fiets daarentegen vertoont een goede elasticiteit modal shift/betere dienstverleningskwaliteit. Om zin te geven aan een verbetering van het openbaarvervoeraanbod, lijkt het dan ook noodzakelijk om, binnen een meer systemische benadering, het denkproces hierover uit te breiden tot de hefbomen die de modale keuze beïnvloeden.

De vier OV-operatoren bieden hun reizigers een vervoersaanbod volgens hun eigen geografisch bereik en dienstregeling. Door de vervoersplannen en de dienstregelingen van de vier OV-operatoren naast elkaar te plaatsen, zien we een uitgebreid openbaarvervoeraanbod, zelfs buiten dichtbevolkte stedelijke gebieden, dat in zijn globaliteit echter onoverzichtelijk is. De frequentie en vooral de dienstregelingen van de verschillende operatoren zijn niet altijd op elkaar afgestemd. De historische ontwikkeling van het busaanbod heeft geleid tot een netwerk dat soms eerder tegemoet wil komen aan de bestaande vraag, en dan vooral van scholieren, dan wel een nieuwe vraag wil genereren via modal shift. Er is ruimte voor verbetering om het huidige aanbod duidelijker en kwaliteitsvoller te maken, maar dan moet er op meerdere hefbomen worden ingezet, en dan wel vooral op complementariteit, toegankelijkheid, dienstregelingen, reistijden, frequenties ... Op basis van de lessen die zijn geleerd bij het modelleren van gedrag lijkt het ook nuttig om de ontwikkeling van individuele mobiliteitsdiensten voor aansluitende vervoersfuncties, met name de fiets, verder te bevorderen.



2. Evolutie van de verkoop in de Brusselse S-zone

Vóór de gezondheidscrisis zag de positieve markttrend – waarop de acties van NMBS inspeelden - zich bevestigd in de verkoopresultaten in de Brusselse S-zone. Sinds de lancering van het S-aanbod in de herfst van 2015 zien we immers een groei in het gebruik die op meer dan 4,5 % per jaar uitkwam. In 2019 waren er in totaal 65,4 miljoen reizigers in de Brusselse voorstadszone.

Daarna leidden de gezondheidscrisis en de veralgemening van het telewerk tot een sterke terugval in de verkoop van de vervoerbewijzen in 2020 en 2021, zowel voor de Brusselse S-zone als voor de rest van het Belgische net. Dit was ook het geval bij de drie andere OV-operatoren.

In 2022 heeft de vervoersmarkt zich geleidelijk aan hersteld.

2023 klokte af op 60,8 miljoen reizigers in de Brusselse S-zone (alle soorten treinen samen); een groei van 8,0 % ten opzichte van 2022. Het niveau van 2019 werd echter niet gehaald. In 2024 stagneerde de markt op 7 % onder het niveau van 2019.

Ter vergelijking: het aantal reizigers op het MIVB-net bedraagt 428 miljoen in 2019 en 402 miljoen in 2024, nog altijd 6 % onder het niveau van voor de gezondheidscrisis.

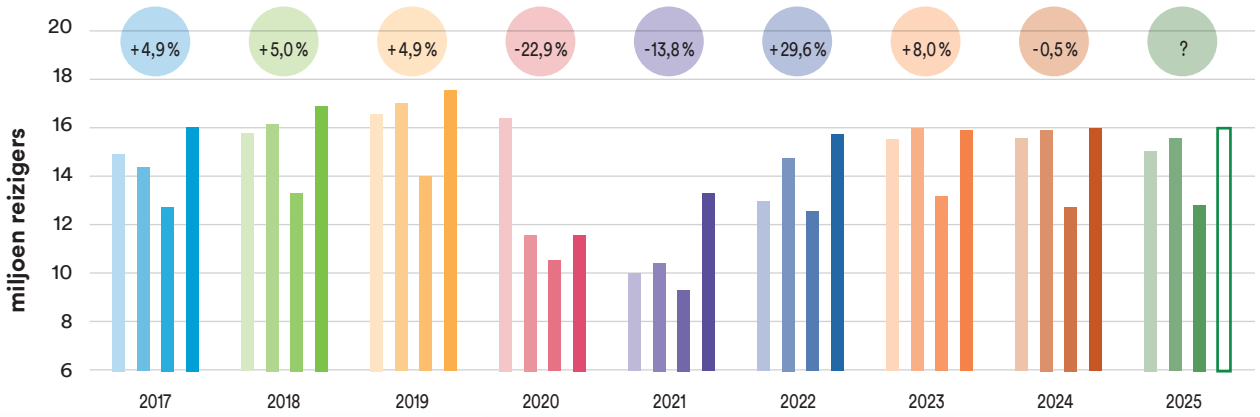
De evolutie van de verkoop in de GEN-zone moet getoetst worden aan die op nationaal niveau, waar de groei zich vooral aftekent bij de occasionele reizigers. Het is vooral in deze laatste categorie, en dus ook voor de vrijetijdsreizen, dat de trein aan populariteit blijft winnen. Op weekdagen telt NMBS 10 % minder reizigers tijdens de ochtend- en avondpiek en 10 % meer reizigers tijdens de daluren. Onder de occasionele reizigers wint het vrijetijdstreinverkeer al enige tijd aan populariteit, vooral in het weekend en tijdens de schoolvakanties.

In 2025 lijkt er een trend van stagnatie te zijn in de Brusselse S-zone. De ticketverkoop kent een daling tijdens de eerste maanden, maar die heeft te maken met de stakingen. Vervolgens is er opnieuw een stijging. De gecumuleerde cijfers tot in september tonen eveneens een lichte stijging:

- een stijging van de woon-schoolabonnementen;
- het aantal reizigers met woon-werkabonnementen kent een daling. Dit heeft te maken met de overstap van voltijdse abonnementen naar ‘flex’-formules.

Of het effectief om een stagnatie gaat, zal begin 2026 blijken wanneer de verkoopcijfers voor heel 2025 geconsolideerd zijn.

Reisigers S-zone van Brussel - 2017 - 2025, per kwartaal



Bron: B-FI, verkoop vervoerbewijzen in de stations van de S-zone, verkeer binnen de S-zone, alle treinen samen.



Deel 3 - Voorstadsaanbod

1. GEN-overeenkomst van 2003

De GEN-zone wordt nauwkeurig gedefinieerd in bijlage I van de GEN-Overeenkomst van april 2003 (federale wet houdende instemming van 30/12/2005) als een geheel van 126 gemeenten (lijst en kaart). Deze zone heeft een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Ze komt grosso modo overheen met het sociaaleconomische achterland van Brussel, zoals dat het geval is bij de andere voorstadsnetten in Europa. Tegelijk was de zone destijds ook het resultaat van een politiek compromis. Alle NMBS-stations en haltes van het openbaar vervoer (MIVB, TEC en De Lijn) in deze gemeenten maken dus officieel deel uit van de GEN-zone.

De Brusselse S-zone werd in 2016 gedefinieerd door NMBS, bij de commerciële lancering van het voorstedelijk treinnet. Deze zone omvat de stations die bediend worden door S-treinen (maar mogelijks ook door IC-, L- en P-treinen) in een gebied dat kleiner is dan de officiële GEN-zone. Deze S-zone, die 144 stations telt, biedt operationeel gezien een pragmatischer antwoord op de commerciële exploitatievereisten van NMBS, zoals de organisatie van de eindstations van de verbindingen, de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant ... Op termijn zou de S-zone, afhankelijk van de beschikbare middelen en de commerciële relevantie, zich kunnen ontwikkelen in de richting van de volledige GEN-zone, met de mogelijke toevoeging van 25 bijkomende stations (m.a.w. tot 144 + 25 = 169 stations).

Het te realiseren GEN-spooraanbod wordt gespecificeerd in de GEN-Overeenkomst van 2003 (Art. 16 tot en met 20 en bijlage III):

Onderafdeling 2 Het GEN-aanbod

Art. 16.

Het globaal vervoeraanbod in de GEN-zone bestaat uit:

– de snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen (GEN);

– de verbindingen naar een GEN-station of -stopplaats;

– de andere verbindingen, noodzakelijk om het GEN-aanbod te structureren.

Art. 17.

Het GEN-aanbod bestaat uit de prestaties van de maatschappijen voor openbaar vervoer in het raam van hun opdracht op de spoorweg- en wegverbindingen vastgelegd volgens artikel 16 en met kenmerken inzake amplitude, bedienings-frequentie en commerciële snelheid, conform deze onderafdeling.

Art. 18.

Het aanbod inzake radiale en transversale ver-bindingen wordt opgevat om de drie volgende polen te bedienen: de Noord-Zuidverbinding, de wijk van de Europese instellingen in het oosten van Brussel en de luchthaven Brussel-Nationaal. Elke radiale GEN-verbinding bedient op geprivilegieerde wijze ten minste één van deze drie polen. De twee andere polen zijn vanaf elke radiale GEN-verbinding bereikbaar met ten hoogste één overstap.

Art. 19.

§ 1 Het GEN-aanbod waarborgt de voorwaarden inzake amplitude, bedieningsfrequentie en commerciële snelheid die van aard zijn om de doelstelling opgenomen in artikel 3 te bereiken. Daartoe worden de referentiekenmerken inzake amplitude en bedieningsfrequentie van het GEN-aanbod vastgelegd in bijlage III. De studie bedoeld in Artikel 13 zal de elementen aandragen die nuttig zijn voor het eventuele aanpassen door de NMBS van deze parameters.

§2. Voor elke verbinding mogen de kenmerken van het GEN-aanbod opgenomen in paragraaf 1 niet lager zijn dan die van het spooraanbod dat op het ogenblik van de inwerkingtreding van de onderhavige overeenkomst bestaat, behalve bij gemotiveerde tijdelijke afwijking, met name om redenen van werken.

Art. 20.

Zonder afbreuk te doen aan strengere normen streeft het GEN-aanbod ernaar de recentste kwaliteitsnormen inzake openbaar vervoer van personen na te leven, zoals zij door de bevoegde Belgische en internationale instanties zijn voorgeschreven.

Bijlage III. - Amplitudes en frequenties van het spooraanbod Toepassing van artikel 19

Hieronder volgt een voluntaristische visie, die zal kunnen worden aangepast overeenkomstig de resultaten van de studie die in artikel 13 wordt vermeld en overeenkomstig alle analyses die de NMBS uitvoert, met het oog op het bereiken van de doelstellingen inzake mobiliteitsoverdracht en een optimale aanwending van de budgetten.

De gegarandeerde minimale amplitude is een bediening over een periode van 20 uur per kalenderdag (*) zijnde:

– op werkdagen laat het eerste vertrek toe in een van de drie in artikel 18 bedoelde polen aan te komen om 6 uur, terwijl het laatste vertrek in een van de drie polen plaatsvindt om 24 uur, zijnde een bediening van 5 uur tot 1 uur;

– op zaterdagen, zon- en feestdagen laat het eerste vertrek toe in een van de drie in artikel 18 bedoelde polen aan te komen om 7 uur, terwijl het laatste vertrek in t één van de drie polen plaatsvindt om 1 uur, zijnde een bediening van 6 uur tot 2 uur.

De minimale frequentie van de verbindingen varieert volgens de twee zones die deel uitmaken van de GEN-zone en die respectievelijk als centrale kern en perifere ring worden gekwalificeerd. De minimale frequentie en amplitude van de bediening bij aankomst in en vertrek uit één van de drie polen zijn volgens de beschouwde periodes:

	Centrale kern	Perifere zone
Spitsuren (07.00u - 09.30u en 16.00u - 19.30u)	15 min	15 min
Werkdagen, buiten spitsuren, tot 20.00u	15 min	30 min
Zaterdag, zon- en feestdagen	30 min	30 min
Avond vanaf 20.00u	30 min	60 min

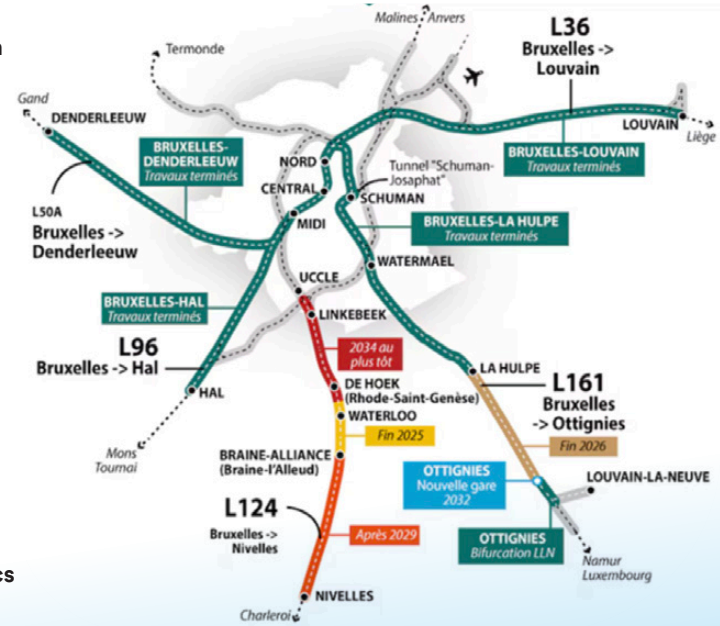
2. Drie richtsnoeren voor de ontwikkeling van het aanbod

2.1 Bij het einde van elke fase van de werken de nieuwe infrastructuur benutten, in opeenvolgende building blocks

De invoering van het voorstedelijk treinaanbod in Brussel gebeurt in opeenvolgende etappes. Elk nieuw vervoersplan vormt een etappe in de verwezenlijking van de doelstellingen op lange termijn die met name mogelijk wordt gemaakt door de indienststelling van nieuwe infrastructuur.

In de Brusselse S-zone zijn er nog werkzaamheden aan de gang op twee assen: Lijn 161 tussen Terhulpen en Ottignies, met gepland einde van de werken in december 2026 (uitgezonderd het station van Ottignies).

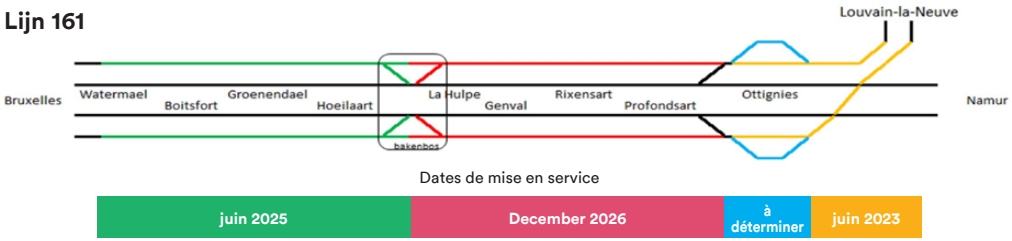
Stand van zaken van de werkzaamheden aan het GEN



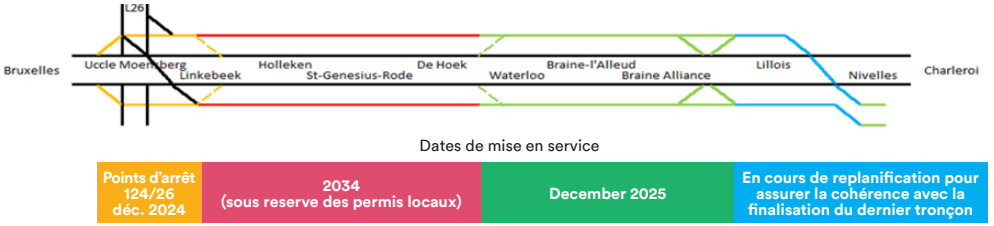
Bron: IPM Graphics

Lijn 124 tussen Ukkel en Nijvel, met gepland einde van de werken ten vroegste in 2029 voor het gedeelte in het Waals Gewest (uitgezonderd het station van Nijvel) en ten vroegste in 2034 voor het gedeelte in het Vlaams Gewest (zie moratorium met de gemeente Linkebeek in punt 7 hierna).

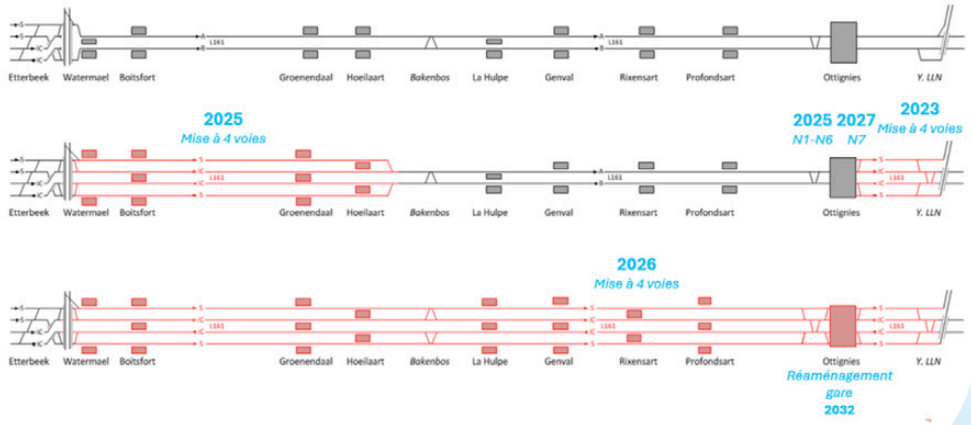
Lijn 161



Lijn 124



Lijn 161: preciezere fasering voor het op vier sporen brengen (Infrabel)



2.2 In het Vervoersplan 2026-2029, toewerken naar het aanbod overeenkomstig de GEN-Overeenkomst van 2003

In Brussel nadert het S-aanbod tijdens de week geleidelijk aan de volledige uitrol. Bij de uitrol wordt rekening gehouden met de volgende prioriteiten:

- het uitvoeren van de uitgestelde uitbreidingen van het VP 2023-2026;
- het onderzoeken van de volgende uitbreidingen tijdens de uitwerking van het Vervoersplan 2026-2029:
  - de gewenste uitbreidingen van het weekaanbod;
  - de gewenste uitbreidingen van het weekend-aanbod;
  - de gewenste uitbreidingen van de amplitudes, voornamelijk op vrijdag- en zaterdagavond;
- Daarbij strikt rekening houdend met:
  - de beschikbare menselijke, financiële en operationele middelen (vloot) en de beschikbare infrastructuurcapaciteit:
  - de voorwaarden van het ODC 2023-32;
  - de in het MIP 2023-2032 voorziene investeringen.



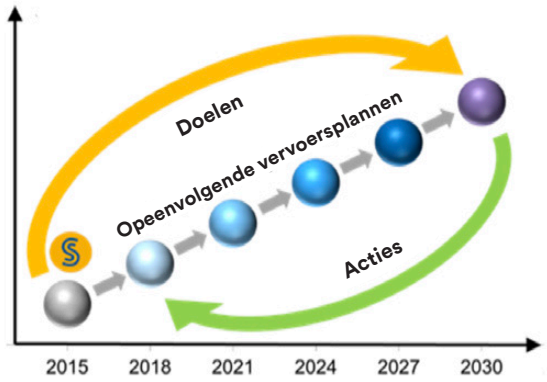
2.3 Vooruitkijken naar de aanboduitbreidingen voor 2030 en daarna

De doelstellingen voor de ontwikkeling van het aanbod werden vastgelegd door de GEN-Overeenkomst van 2003. NMBS werkt toe naar de verwezenlijking van deze doelstellingen in de opeenvolgende vervoersplannen en hangt daarbij af van de indienststelling van nieuwe infrastructuur.

De aanboduitbreidingen voor 2030 en daarna zullen worden bestudeerd in het kader van het Vervoersplan 2023-2032, op basis van de beschikbare menselijke en financiële middelen, de capaciteit, het uiteindelijke traject van het ODC 2023-32 en het MIP 2023-2032. Het gaat om:

- de voorbereiding van het einde van de werkzaamheden die de lijn 124 op vier sporen brengen, in functie van de beschikbare infrastructuur in de drie jaar van het volgende plan:
  - elke 15 minuten treinen aan alle haltes op de lijn 124. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (waar slechts twee sporen beschikbaar zijn) wordt de mogelijkheid onderzocht om het aantal treinen per uur te verhogen naar drie (S1).
  - de volledige bediening van Braine-Alliance;
- het onderzoek naar de haalbaarheid van de aanbevelingen van de studie Art. 13:
  - de integratie van de verbindingen van lijn 53 (Dendermonde - Mechelen - Leuven) in het S-aanbod
  - de integratie van de verbindingen van lijn 161 (Gembloers - Ottignies) en van lijn 36 (Landen - Leuven) in het S-aanbod
  - de opening van nieuwe stations in Schepdaal, Sint-Renelde en Londerzeel (verplaatsing)
- het onderzoek naar de haalbaarheid van een aanbod om de 15 minuten, of minstens om de 30 minuten waar dit nog niet het geval is:
  - op het westelijk ringspoor van Brussel lijn 28
  - in Brussel-Kapellekerk en Brussel-Congres;
  - tussen Halle en Brussel-Zuid (Buizingen, Lot, Ruisbroek, Vorst-Zuid).

Een efficiënter netwerk ontwikkelen



Indienstneming van de infrastructuur

3. Weekaanbod

3.1 Evaluatie van de realisaties in de periode 2020-25

Herinnering aan de gerealiseerde aanboduitbreidingen tussen 2020 en 2025

Voor het jaar 2020 voorzag het vijfjarenplan niet in grote wijzigingen van de reisweg van de S-verbindingen. Om operationele redenen (werkzaamheden) werden er wel een aantal kleine aanpassingen doorgevoerd voor de S4, S5, S7 en S9 op het ogenblik van de invoering van het vervoersplan 2020-2023. Het station van Anderlecht werd geopend op 13 december 2020.

Op zondag 12 december 2021 voerde NMBS de tweede uitbreiding van het vervoersplan 12/2020-2023 door. In deze fase werden de volgende wijzigingen aangebracht voor het Brusselse S-net:

- De S8-trein Louvain-la-Neuve - Brussel-Zuid werd op weekdagen één keer per uur verlengd tot Zottegem, waardoor het aanbod tussen Zottegem en Brussel steeg tot twee S-treinen (S8 en S3) per uur.
- Tijdens de week werden de S9-treinen Eigenbrakel - Brussel-Schuman - Leuven verlengd tot in Landen.
- De S6-trein Aalst - Geraardsbergen – Brussel-Zuid - Schaarbeek moest worden beperkt tot Denderleeuw omwille van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur door werkzaamheden in het station.

Op 7 februari 2022 vonden de volgende bijkomende aanpassingen plaats:

- De S9-trein werd verlengd van Eigenbrakel tot Nijvel, door de voortgang van de werken om lijn 124 naar vier sporen te brengen, want door de vier doorgangssporen in Eigenbrakel was het niet langer mogelijk om trajecten daar te laten eindigen).
- De vroegere IC27 Charleroi – Brussel-Schuman - Brussels-Airport werd omgedoopt tot S19, zonder wijziging van de reisweg. Het ging om het coherent maken van het aanbod, aangezien deze trein sinds 2014 een voorstedelijke bediening biedt voor de meeste haltes op het traject. De benaming 'IC' werd gegeven in het kader van het vervoersplan 12/2014, in overeenstemming met de verplichtingen in bijlage 8 van de Diabolo-overeenkomst.

In 2023 werden geen grote aanpassingen aan het S-aanbod in Brussel aangebracht, behalve de aanpassingen die nodig waren door de werken aan de Carsoelbrug in Ukkel, tussen september 2023 en augustus 2025.

Conform de beslissing van de Raad van Bestuur in oktober 2024 om wijzigingen van het Vervoersplan uit te stellen tot 2025 en daarna, hebben de uitbreidingen van het S-aanbod die gepland waren voor december 2024, niet plaatsgevonden. Deze wijzigingen betroffen een uitbreiding van de amplitude 's avonds (op de S1, S2, S3, S8 en S10), op vrijdag en zaterdag, en extra treinen tijdens het weekend (S4 tussen Aalst en Brussel-Luxemburg). Het werd voorzien om de projecten die niet uitgevoerd konden worden mee te nemen naar de toekomstige Vervoersplannen, vanaf december 2025.

Deze realistische bijsturing van het Vervoersplan houdt rekening met zowel het beschikbare personeel als met de beperkte capaciteit van de infrastructuur op bepaalde punten van het Spoorwegnetwerk.

Sinds juni 2025 rijdt de S81 tussen Schaarbeek, Brussel-Schuman, Ottignies en Louvain-la-Neuve op weekdagen de hele dag door, in plaats van enkel tijdens de piekuren. Hierdoor is er dus een derde S-trein per uur tussen Ottignies en Brussel. Deze trein stopt ook in de Europese wijk. Deze uitbreiding werd mogelijk gemaakt doordat het baanvak tussen Brussel en Bakenbos op lijn 161 naar vier sporen werd gebracht. Deze S81-verbinding zal niet meer rijden vanaf december 2025. In de plaats komt er een geherstructureerde S4-verbinding van Aalst naar Louvain-la-Neuve via Brussel-Schuman. Deze S4-verbinding zal op weekdagen om het half uur rijden tussen Aalst en Brussel-Luxemburg. In tegenstelling tot de S81 zal de S4 ook stoppen in Rixensart, Genval en Terhulpen, op lijn 161.

De in december 2025 geplande uitbreidingen omvatten latere treinen op vrijdag en zaterdag voor de S1 en de S5, de verdubbeling van de frequentie van de S7 van één trein per uur naar twee treinen per uur, en de verlenging van de S5-treinen Edingen - Mechelen naar Geraardsbergen, waardoor het aanbod wordt verhoogd tot drie S-treinen per uur tussen Geraardsbergen en Edingen.

Tot slot zal er 's ochtends een extra piekuurtrein rijden tussen Dendermonde en Brussel, en in de namiddag tussen Brussel en Dendermonde.

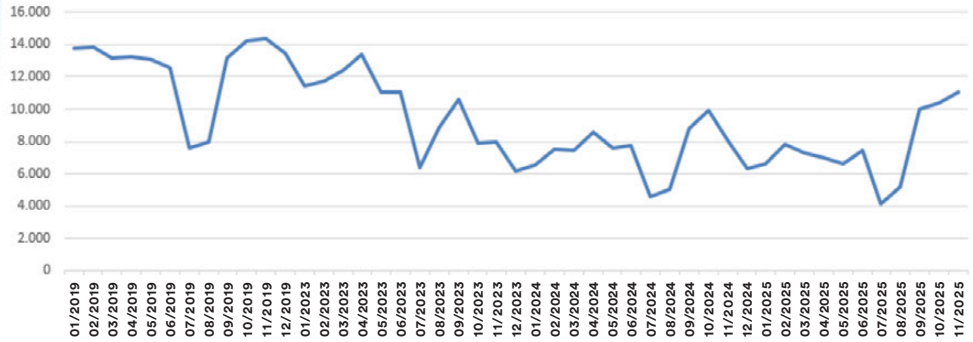
Negatieve impact van de werkzaamheden aan de Carsoelbrug in Ukkel

Infrabel werkte in 2024 en 2025 gedurende twee opeenvolgende periodes van acht à negen maanden aan de vervanging van de Carsoelbrug op lijn 26 (tramoversteek aan Sint-Job).

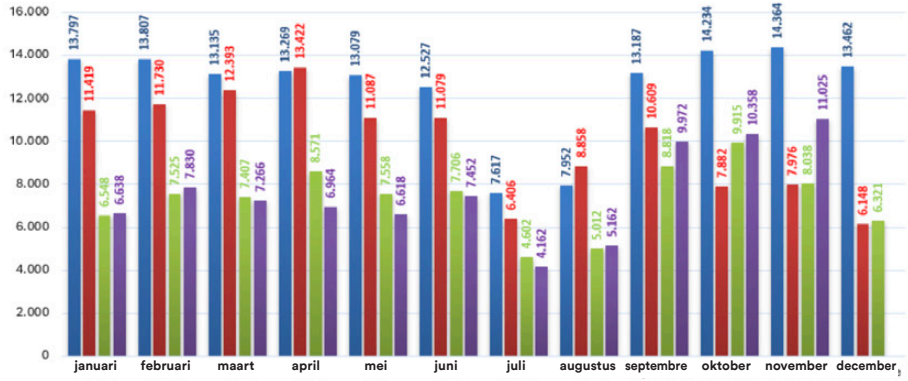
Door de werkzaamheden konden de treinen ter hoogte van de stations Sint-Job, Boondaal en Arcaden over een afstand van 7 km nog maar over één spoor rijden. Met deze dienst op enkelspoor was het niet mogelijk om alle treinen te behouden. In het zuiden konden 2 van de 5 S-verbindingen worden behouden. In het noorden konden 4 van de 5 S-verbindingen worden behouden.

Als gevolg hiervan waren er tijdens de schoolperiode in november 2023 gemiddeld 5.900 klanten minder op een totaal van 13.100 klanten die elke weekdag op deze lijn reisden; dat is een daling met 45 %. Men hoopte dat een deel van de 5.900 dagelijkse klanten die niet langer via deze lijn kon reizen, gebruik zou maken van de beschikbare alternatieven (via de Noord-Zuidverbinding en de metro, of via buslijn 60 voor klanten uit Sint-Job en Diesdelle, en via tramlijn 25 voor reizigers uit Boondaal).
Dit was jammer genoeg niet het geval.

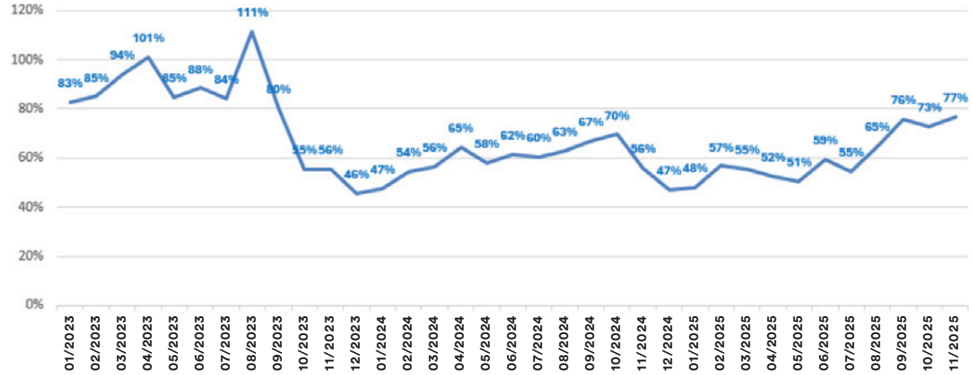
Evolutie van het gemiddelde dagelijkse reizigersaantal per maand in de zone 'Carsoel' in 2019, 2023, 2024 en 2025



Gemiddelde dageliikse bezetting per maand van treinen in de zone 'Carsoel'



Gemiddelde dageliikse bezetting per maand ten opzichte van de bezettingsgraad in dezelfde maand in 2019 (2019 = basis 100)



Reizigersaantallen vóór en na de werkzaamheden aan de Carsoelbrug

Hieronder vindt u de gemiddelde dagelijkse reizigersaantallen voor elke maand van de jaren 2019 (referentie vóór covid), 2023, 2024 en 2025 (jaren van werkzaamheden en vermindering van het treinaanbod). De onderstaande grafieken geven een beeld van het aantal reizigers en de bezettingsgraad gedurende deze drie jaar en laten zien dat de reizigers nog niet volledig zijn teruggekeerd. Dit zal waarschijnlijk nog enige tijd duren, ook al zien we vooral sinds september 2025 een positieve ontwikkeling.

In november 2025 zijn er in totaal ongeveer 11.000 klanten per dag, dat zijn 3.000 reizigers meer dan in november 2023 en 2024, wat neerkomt op een stijging van 38 %. Het aantal reizigers blijft op dit moment echter 28 % lager dan het referentiecijfer van 2019 (14.364 reizigers in november).

Verhoging van het aantal haltes van de S-treinen in de stations van de GEN-zone

We streven ernaar dat alle verbindingen met een frequentie van twee treinen per uur en per richting rijden op weekdagen en zaterdagen. Door deze frequentie samen te voegen met de gemeenschappelijke baanvakken van het net, wordt een totale frequentie bekomen van (minstens) vier treinen per uur en per richting, d.w.z. een bediening om het kwartier.

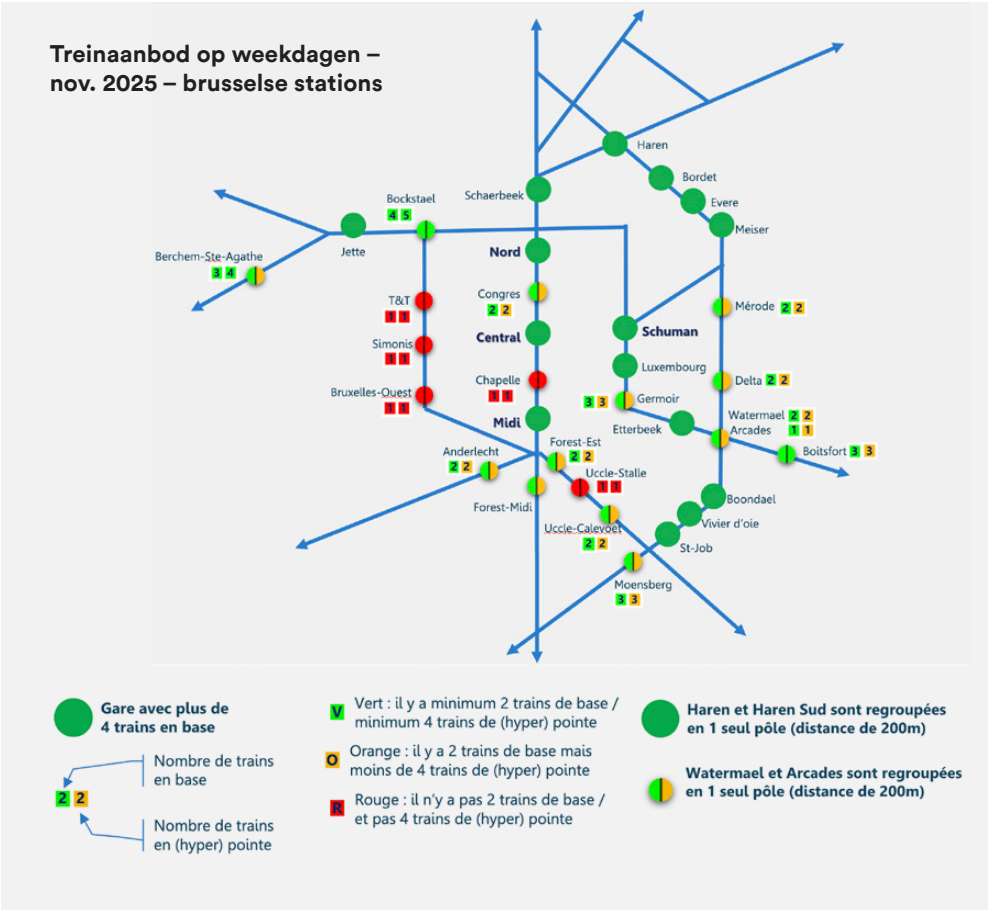
Als gevolg van de uitbreidingen van het aanbod die sindsdien werden uitgevoerd, steeg het aantal stations dat wordt bediend door minstens drie treinen per uur en per richting aanzienlijk, en nam het aantal stations met slechts één trein per uur sterk af. Deze verbetering van het aanbod blijft echter achter op de ambities van het vijfjarenplan 2020-25.

De 11 stations met slechts één trein per uur zijn voornamelijk stations die bediend worden door de S1 en S10. Binnen de huidige configuratie van de infrastructuur is het technisch onmogelijk om de twee S1-treinen per uur in alle stations tussen Vilvoorde en Eigenbrakel te laten stoppen. Deze situatie zal worden opgelost naarmate de GEN-infrastructuur tussen Brussel en Nijvel naar vier sporen wordt gebracht. Voor de stations Brussel-West, Simonis en Thurn & Taxis op lijn 28 is het probleem meer structureel, door het aantal gelijkgrondse wissels tussen Brussel-Zuid, Jette en Brussel-Noord.

	Aantal stations die worden bediend door de S-treinen van Brussel		
Aantal haltes per uur en per richting	**In 2018**	**Ambitie Plan 2020-25**	**Gerealiseerd 2025**
1	**29**	*4*	**11**
2	**59**	*54*	**56**
3	**12**	*1*	**31**
4	**8**	*45*	**8**
Meer dan 4	**18**	*24*	**21**
Totaal aantal haltes van S-treinen per richting	**305**	*415*	**353**
Totaal aantal bediende stations	**126**	*128*	**127**
Gemiddelde per station	**2,42**	*3,24*	**2,78**

Onderstaande kaart stelt de bedieningsfrequentie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest schematisch voor per station. We zien dat de stations van het oostelijk ringspoor (lijn 26) tussen Moensberg en Haren goed bediend worden.

Het westelijk ringspoor (lijn 28) wordt beperkt bediend omdat deze lijn niet erg uitgestrekt is en helemaal parallel met de metro loopt (lijnen 2 en 6). Hierdoor is het moeilijk om een relevant aanbod te organiseren.



In 2025 zijn 15 Brusselse stations zijn door 4 S-treinen of meer bediend per uur en per rijrichting: Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord. Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg, Etterbeek, Haren/Haren-Zuid, Bordet, Evere, Meiser, Etterbeek, Boondaal, Diesdelle, St-Job, Jette

Amplitudes

Volgens de doelstellingen van de GEN-overeenkomst uit 2003 is de gegarandeerde minimale amplitude een bediening over een periode van 20 uur per kalenderdag zijnde:

- op werkdagen laat het eerste vertrek toe in een van de drie in artikel 18 bedoelde polen aan te komen om 6 uur, terwijl het laatste vertrek in een van de drie polen plaatsvindt om 24 uur, zijnde een bediening van 5 uur tot 1 uur;
- op zaterdagen, zon- en feestdagen laat het eerste vertrek toe in een van de drie in artikel 18 bedoelde polen aan te komen om 7 uur, terwijl het laatste vertrek in één van de drie polen plaatsvindt om 1 uur, zijnde een bediening van 6 uur tot 2 uur.

Op basis van onderstaande tabel met amplitudes blijkt dat deze doelstelling momenteel niet is bereikt.

		Amplitude		
lijn	**richting**	**week**	**zaterdag**	**zondag**
S1	Anvers	19h	19u	19u
S1	Nivelles	18u30	19u	19u
S2	Louvain	17u30	17u	17u
S2	Braine-Le-Comte	18u	17u	17u
S3	Grammont	16u	17u	17u
S3	Termonde	17u	17u	17u
S4	Alost	17u30		
S4	Louvain-la-Neuve	17u		
S5	Enghien	17u	13u	13u
S5	Malines	17u30	13u	13u
S6	Denderleeuw	16u30		
S6	Grammont	17u		
S7	Vilvorde	13u		
S7	Halle	13u		
S8	Louvain-la-Neuve	17u	17u	17u
S8	Zottegem	17u30	17u	17u
S9	Nivelles	15u		
S9	Landen	14u		
S10	Alost	17u	17u	17u
S10	Bxl-Midi	17u	17u	17u
S10	Dendendermonde	17u	15u	15u
S10	Bxl-Midi	17u	15u	15u
S19	Charleroi	18u30	19u	19u
S19	Brussels-Airport	16u	19u	19u
S20	Ottignies	17u	15u	15u
S20	Louvain	18u	16u	16u



3.2 Acties voor de periode 2026-2030

Vervoersplan 2026-29

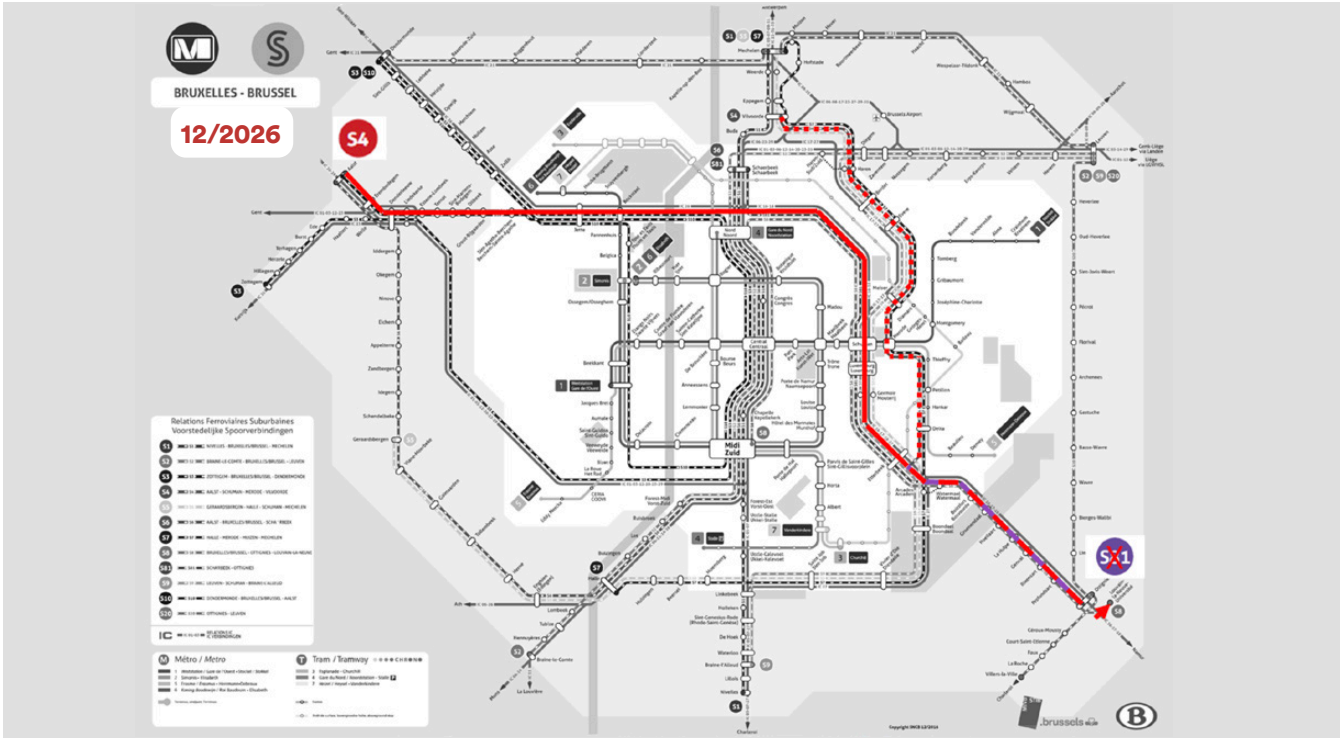
In het Vervoersplan 2026-2029 wordt de belangrijkste ontwikkeling van het aanbod mogelijk gemaakt door het naar vier sporen brengen van de lijn 161 Brussel - Ottignies. De voltooiing van de werkzaamheden op deze lijn zal het mogelijk maken om in december 2026 een aanbod om het halfuur in te leggen op de S4-verbinding Aalst - Jette – Brussel-Schuman - Louvain-la-Neuve. Op deze manier kan de S8-verbinding tussen Brussel-Schuman en Louvain-la-Neuve verdubbeld worden. Hierdoor wordt het mogelijk om in beide richtingen vier S-treinen per uur te laten rijden tussen Brussel en Louvain-la-Neuve, én ze te laten stoppen in alle stations op de lijn. Dit komt overeen met de doelstelling van de GEN-Overeenkomst van 2003.

De S4-verbinding neemt de bediening van de S81 over op lijn 1614. De versterking van de oost-westverbinding via Brussel-Schuman leidt tot de verdubbeling van de frequentie van deze gewijzigde S4-verbinding (twee treinen/uur). Dit heeft als bijkomend voordeel dat er om de 30 minuten een trein rijdt tussen het westen van Brussel (Ternat, Jette, enz.) en de Europese wijk.

Het verdwijnen van de bediening van de noordelijke tak van lijn 26 door de S4 wordt gecompenseerd door een verdubbeling van de frequentie van de S7.

Om de 30 minuten worden er rechtstreekse verbindingen aangeboden tussen Delta, Merode en de stations in het noorden en het zuiden op lijn 26.

De S5 en S7 bieden samen dus vier verbindingen per uur over de volledige lijn 26.



Rijfrequenties van het Vervoersplan 12/2026-2029

	Reisweg	Frequentie week	Frequentie saterdag	Frequentie zondag
S1	Nivelles – **Bru-Central** – Mech. – Antwerpen	2 trains/h	2 trains/h	1 train/h
S2	Braine-le-Ct. – **Bru-Central** – Leuven	2 trains/h	2 trains/h	1 train/h
S3	Denderl. – Enghien – **Bru-Cent.** – Denderm.	2 trains/h[1]	**1 trains/h**	1 trains/h[8]
S4	Aalst – Jette – **Schuman** – Louvain-la-Neuve	**2 trains/h**	1 train/h[2]	1 train/h[2]
S5	Geraardsb. – **Schuman** – Vilv. – Merchelen	2 trains/h	**2 trains/h**[9]	1 train/h[3]
S7	Halle – **Merode** – Vilv. – Mechelen	2 trains/h[4]	-	-
S8	Zotteg. – **Bru-Cent.** – **Schuman** – Lou.-la-N.	2 trains/h	**2 trains/h**[7]	1 train/h
S9	Nivelles – **Schuman** – Leuven – Landen	1 tr/h + combi S19	-	-
S10	Aalst – **Bru-Cent.** – Bru-Ouest – Denderm.	1 train/h	1 train/h	1 train/h
S19	Charleroi – Nivelles – **Schuman** – **Bru. Aiport**	1 tr/h + combi S9	1 train/h[6]	1 train/h[6]
S20	Ottignies – Wavre – Leuven	2 trains/h	1 train/h	1 train/h

Remarques du tableau :

In het blauw = de voorziene evoluties in het kader van het Vervoersplan 12/2026 - 2029.

1. 2 treinen/u enkel tussen Denderleeuw en Geraardsbergen
2. Rijdt enkel in het weekend tussen Aalst en Brussel-Luxemburg
3. Rijdt in het weekend tussen Halle en Mechelen
4. 2 treinen/u enkel tussen Halle en Vilvoorde
5. Rijdt enkel in het weekend tussen Aalst en Brussel-Luxemburg
6. Rijdt in het weekend van Charleroi naar Landen via Brussels Airport en Leuven
7. 2 treinen/u enkel tussen Brussel-Zuid en Louvain-la-Neuve
8. Rijdt enkel op zondag tussen Denderleeuw en Brussel-Noord
9. 2 treinen/u enkel tussen Halle en Vilvoorde

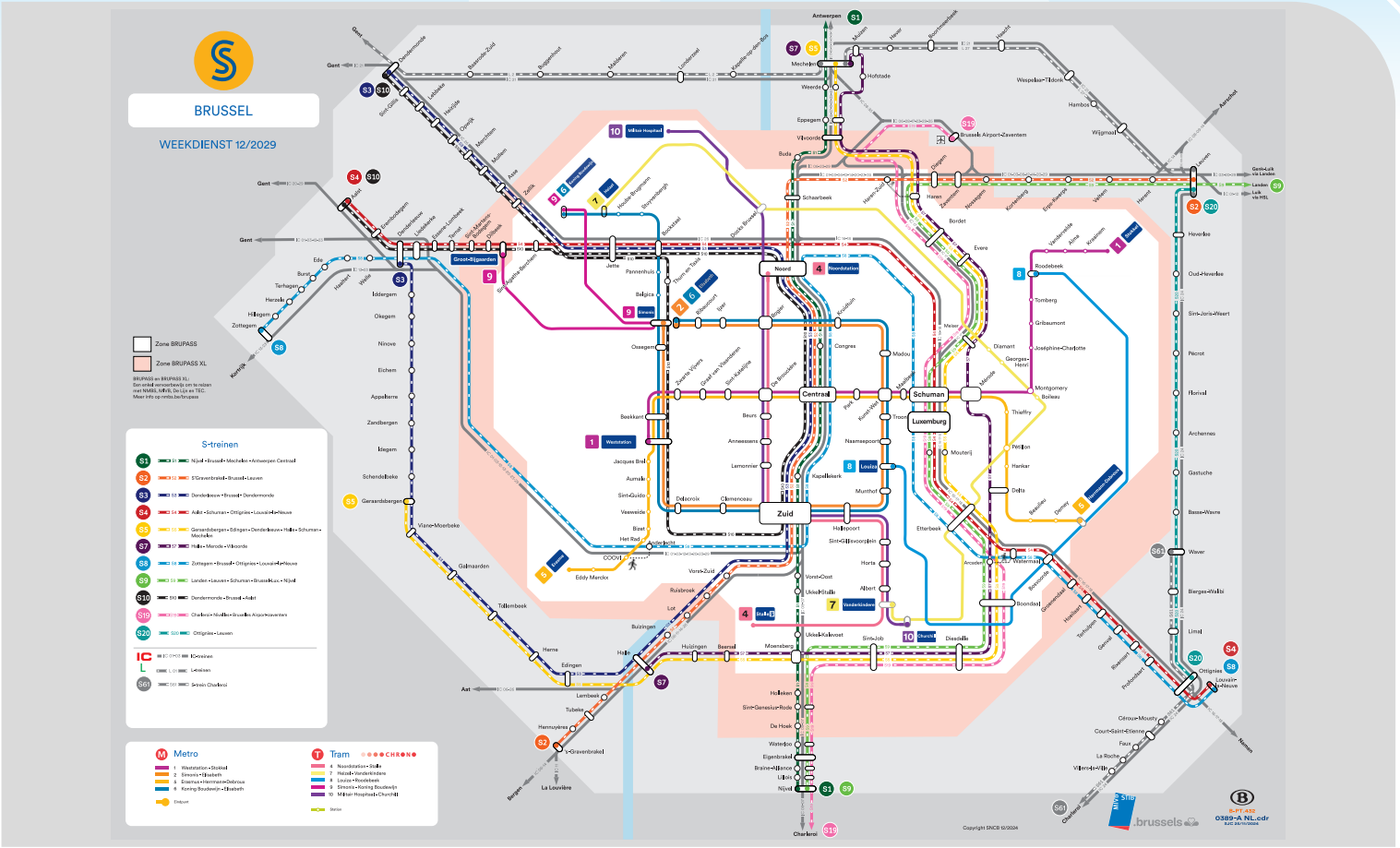
4. C'est déjà le cas depuis 12/2025



De kaart hiernaast beschrijft de S-verbindingen in Brussel zoals die eruit zullen zien in 12/2029 (einde van het Vervoersplan 2026-2029). De complementaire structurerende lijnen van het MIVB-net werden daar ook op aangeduid.

Tegen het einde van het Vervoersplan 2026-2029 zal de bedieningsfrequentie van de stations die bediend worden door de Brusselse S-treinen nog toenemen dankzij de weerhouden aanpassingen van het aanbod. De in het eerste vijfjarenplan 2020-25 vooropgestelde bedieningsfrequentie zal echter niet worden bereikt.

De impact van het naar vier sporen brengen van lijn 161, waardoor vier treinen per uur mogelijk zijn, is een bepalende factor in deze gunstige evolutie: **de bedieningsfrequentie in een tiental stations stijgt van drie naar vier treinen per uur.**



	Aantal stations die worden bediend door de S-treinen van Brussel			
Aantal haltes per uur en per richting	**In 2018**	**Ambitie Plan 2020-25**	**Gerealiseerd 2025**	**Na afloop van het TP 2026-29**
1	**29**	*4*	**11**	**9**
2	**59**	*54*	**56**	**58**
3	**12**	*1*	**31**	**19**
4	**8**	*45*	**8**	**18**
Meer dan 4	**18**	*24*	**21**	**22**
Totaal aantal haltes van S-treinen per richting	**305**	*415*	**353**	**364**
Totaal aantal bediende stations	**126**	*128*	**127**	**126**
Gemiddelde per station	**2,42**	*3,24*	**2,78**	**2,89**

Bediening tijdens de week tegen 2030 en daarna

Blijvende knelpunten in de infrastructuur

Ook in 2030 zullen er nog knelpunten zijn in de spoorweginfrastructuur van het Brusselse Gewest. Deze zullen vanaf 2030 onvermijdelijk de verdere ontwikkeling van het voorstedelijke aanbod bemoeilijken.

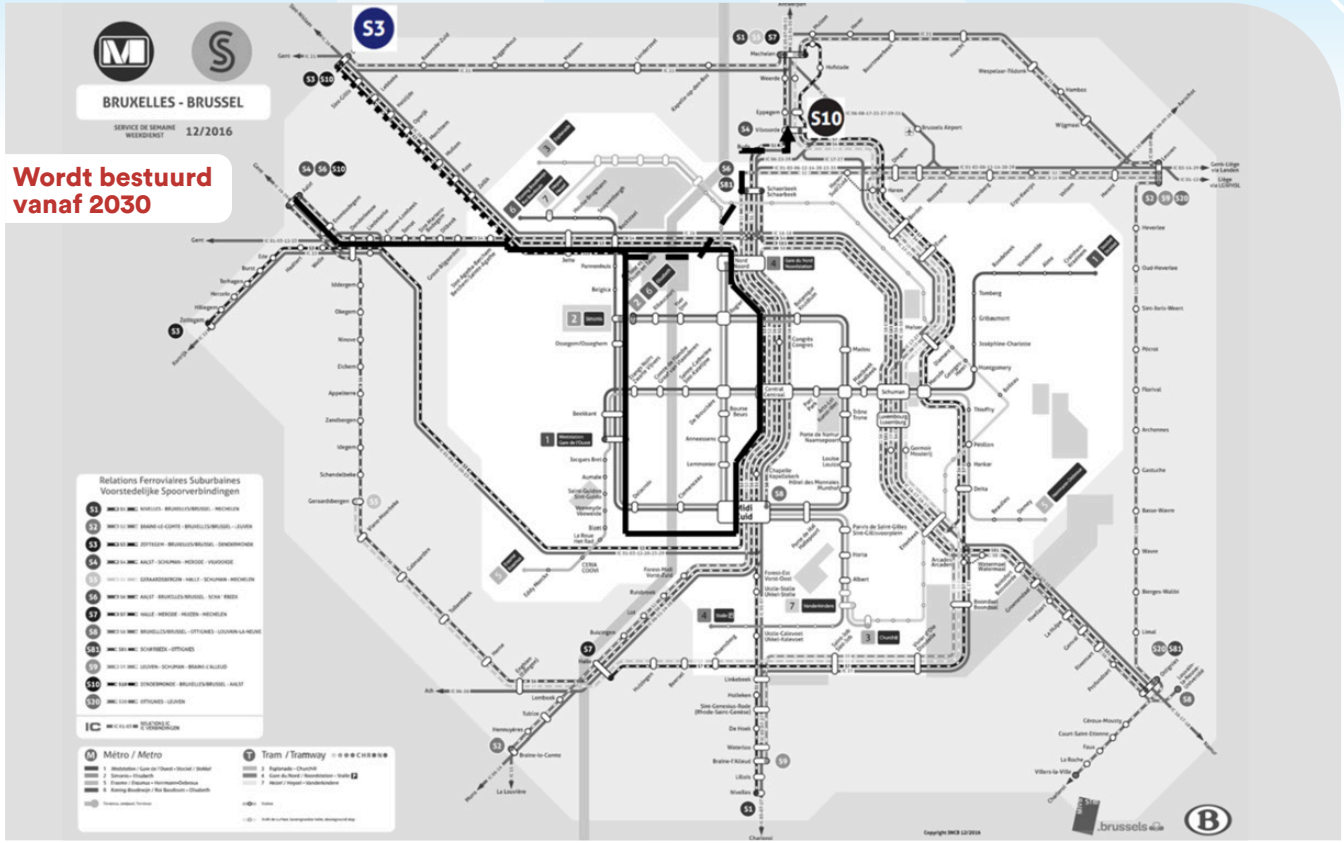
De belangrijkste bottleneck is de Noord-Zuid-verbinding, waar de toewijzing van extra rijpaden een afweging vereist tussen voorstedelijke, intercity- en internationale treinen. Voor die laatste categorie zijn uitbreidingen in de verbindingen en frequentieverhogingen te verwachten.

Ten zuiden van Brussel verhinderen het knooppunt van Halle en de capaciteit van de sporen tussen Halle en Brussel-Zuid een uitbreiding van de bediening naar Braine-le-Comte (verbinding S2).

Ten noordwesten van Brussel is de capaciteit beperkt tot twee sporen tussen Jette en het Noordstation, alsook op de aftakkingen naar lijn 28 (westelijke ring tussen Brussel-West en Thurn en Taxis), ter hoogte van Bockstael. Deze beperkingen verhinderen elke frequentieverhoging van de S10 op de lijn 28.

De beperkte infrastructuur van de Diabolo naar Brussels Airport – Zaventem laat niet toe om er andere voorstedelijke treinen te laten rijden dan de S19 (Charleroi – Nivelles – Brussel-Schuman -Brussels Airport - Zaventem).

Infrabel heeft in samenwerking met NMBS verschillende capaciteitsstudies uitgevoerd (P312, lijn 26 - lijn 28, ...). De dialoog moet worden voortgezet om verdere uitbreidingen van het voorstedelijk netwerk van Brussel te kunnen overwegen.



Bediening van lijn 28

Een efficiënte bediening van lijn 28 (Brussel-West, Simonis, Thurn & Taxis) blijft moeilijk te organiseren omwille van de geografische ligging en de integratie in de omliggende wijken. Verschillende varianten van het aanbod moeten worden bestudeerd. De hieronder voorgestelde optie zou voordeel halen uit het gebruik van de T-tunnel in Schaarbeek, op voorwaarde dat er rijpaden beschikbaar zijn, en ermee rekening houdend dat er rijpaden voorbehouden zijn voor het goederenverkeer en vooral ook rekening houdend met de beperkte capaciteit ter hoogte van de vertakking Bockstael.

De T-tunnel kan een verbinding bewerkstelligen tussen lijn 28, Schaarbeek en Vilvoorde. Het zou gaan om een nieuwe Noord-Zuidverbinding op een corridor die niet concurreert met de Brusselse metro. De frequentie van de S10 zou zo worden verhoogd naar twee treinen per uur. Het verlies van de bediening Dendermonde - Jette door de S10 zou gecompenseerd moeten worden door een reorganisatie van de S-verbindingen in het noordwestelijke kwadrant van Brussel. Deze optie zal worden bestudeerd in het kader van het vervoersplan vanaf 2030.

Inachtneming van de aanbevelingen van de studie Art. 13

Integreren van de ringlijn Dendermonde-Mechelen-Leuven in het S-aanbod

De huidige bediening van de lijn is op gebied van uurfrequentie niet voldoende kwalitatief om als voorstedelijk aanbod te worden gekwalificeerd.

Momenteel worden de diensten verzorgd door de L-treinen Zeebrugge - Dendermonde – Mechelen, en de L-treinen Sint-Niklaas - Mechelen - Leuven, met een frequentie van één trein per uur. Om technische redenen zijn er geen wijzigingen gepland op korte en middellange termijn: de infrastructuur-capaciteit (goederenrijpaden), de beschikbaarheid van materieel en de werkzaamheden in de stations van Gent-Sint-Pieters en Mechelen laten namelijk geen frequentieverhoging toe... Rekening houdend met deze elementen voorziet het ODC 2023-2032 niet in een frequentieverhoging op deze as.





Integreren van het omnibusaanbod Ottignies - Gembloers in het GEN

Momenteel wordt de bediening verzekerd door L-treinen met een frequentie van één trein per uur tussen Ottignies en Namen, maar het ODC 2023-2032 voorziet wel in een frequentieverhoging (naar twee L-treinen per uur). Een verbinding die doorloopt tot Namen - buiten de GEN-zone - is essentieel voor de reizigers en daarom is het niet wenselijk om de S4 of de S8 door te trekken tot Gembloers.

Bovendien zullen de werkzaamheden in het station van Ottignies een impact hebben op het verkeer tot 2032, waardoor het complexer wordt om verbindingen die niet doorrijden tot Louvain-la-Neuve via het station van Ottignies te laten rijden.

Integreren van het omnibusaanbod Leuven - Diest in het GEN

Momenteel wordt de bediening verzekerd door L-treinen met een frequentie van één trein per uur tussen Leuven en Hasselt. De huidige bediening van de lijn is dus niet voldoende kwalitatief (uurfrequentie) om als voorstedelijk aanbod te worden gekwalificeerd. Het ODC 2023-2032 voorziet ook niet in een frequentieverhoging.

Bovendien blijft een verbinding die doorloopt tot Hasselt - buiten de GEN-zone - essentieel voor de reizigers.





4. Weekend-aanbod

4.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25

Zoals voorzien in het vijfjarenplan 2020-25 rijdt de S3-trein Zottegem - Dendermonde sinds december 2020 ook in het weekend met een amplitude van 16 uur, en van 18 uur op week-dagen. Hij bedient het station van Anderlecht één keer per uur. De geplande overgang naar halfuurfrequentie ging van kracht in december 2021. In 2023 werd de S8 verlengd naar Zottegem, ter vervanging van de S3.

4.2 Acties 2026-30

Vervoersplan 2026-29

Op zaterdag zal het S-aanbod verhoogd worden naar twee treinen per uur tussen Brussel en Louvain-la-Neuve, tussen Brussel en Dendermonde en tussen Halle – Brussel-Schuman en Vilvoorde. De uitwerking van het S-aanbod op zaterdag, waardoor het dichter aanleunt bij het weekaanbod, zal bijdragen tot de commerciële as City Visit van NMBS:

- De S8-trein Zottegem - Brussel-Zuid - Ottignies - Louvain-la-Neuve zal vanaf december 2026 op zaterdag om het half uur in plaats van om het uur rijden tussen Brussel-Zuid en Louvain-la-Neuve.
- Ook de S5-trein Edingen - Schuman - Mechelen zal vanaf december 2026 op zaterdag twee keer per uur rijden in plaats van één keer tussen Halle en Vilvoorde.
- Vanaf december 2026 zal de S19-verbinding in het weekend ook het station Braine-Alliance bedienen.
- Vanaf december 2028 wordt de S3-verbinding Denderleeuw - Edingen - Schaarbeek op zaterdag doorgetrokken tot Dendermonde, zodat er tussen Dendermonde en Brussel een S-verbinding om het halfuur ontstaat door de combinatie van de S3 en de S10.

2030 en daarna

De S9 laten rijden op zaterdag is niet opgenomen in de prioriteiten van het Vervoersplan 2026-2029. Deze actie zal opnieuw worden onderzocht voor de periode 2029-2032.

In lijn met de evoluerende mobiliteit en met de groei van het aantal niet-regelmatige verplaatsingen, is het op lange termijn een doel om op zaterdag een identiek aanbod te hebben als op weekdagen.



5. Avondaanbod

5.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25

Conform de beslissing van de Raad van Bestuur in oktober 2024 om wijzigingen van het Vervoersplan uit te stellen tot 2025 en daarna, hebben de uitbreidingen van het S-aanbod die gepland waren voor december 2024, niet plaatsgevonden. Het ging om uitbreidingen van de amplitude 's avonds op de S1, S2, S3, S8 en S10, op vrijdag en zaterdag, met laatste vertrekken na 01.00 uur.

De eerste late treinen op vrijdag- en zaterdagavond zullen vanaf december 2025 rijden op de S1-verbinding Nijvel - Brussel - Antwerpen en de S2-verbinding 's-Gravenbrakel - Brussel - Leuven.

5.2 Acties 2026-30

Vervoersplan 2026-29

Tegen het einde van het Vervoersplan 2026-2029 zullen enkel de S1-, S2- en S8-verbinding een ruimere amplitude krijgen op vrijdag- en zaterdagavond. Naast de S1 en de S2, die vanaf december 2025 late treinen zullen krijgen op vrijdag en zaterdag, zal ook de S8 vanaf december 2026 later rijden op deze twee dagen.

2030 en daarna

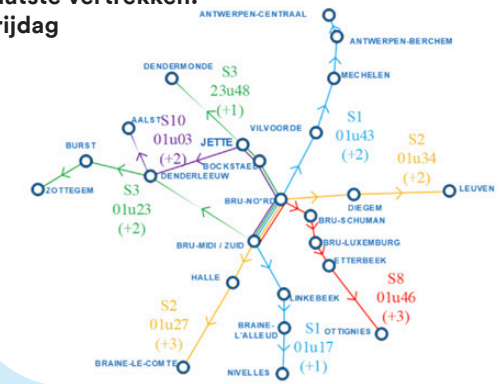
De uitbreiding van de amplitude op vrijdag- en zaterdagavond, die oorspronkelijk gepland was in het vervoersplan 2023-26, vervolgens werd uitgesteld en uiteindelijk niet werd opgenomen in het vervoersplan 2026-29, blijft wel relevant.

Ze zal opnieuw in overweging worden genomen bij de studie van het vervoersplan vanaf 2030, afhankelijk van de beschikbare middelen.



	Laatste treinen bij vertrek (Brussel-Centraal)		Vrijdag	Zaterdag
December 2025	S1	naar Antwerpen	00u40	00u53
		naar Brussel vanuit Antwerpen	01u05	00u58
	S2	naar 's-Gravenbrakel	00u27	00u56
		vers Leuven	01u34	01u04
Vervoersplan 12/2026-2029	S8	naar Louvain-la-Neuve	23u52	23u52
		naar Zottegem	00u09	00u09

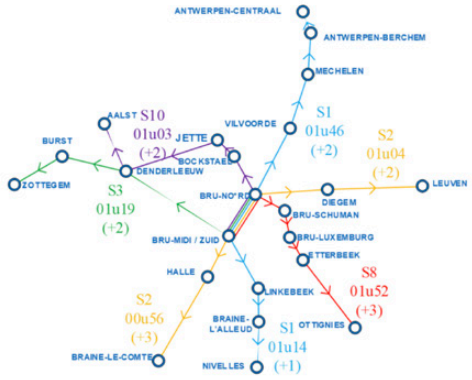
Laatste vertrekken: Vrijdag



S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u43	Antwerpen-Centraal	00u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u43	Antwerpen-Centraal	01u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u43	Antwerpen-Centraal	02u55
S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	00u17	Nivelles	01u05
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u17	Nivelles	02u05
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u34	Leuven	00u19
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u34	Leuven	01u19
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u34	Leuven	02u19
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u27	Braine-le-Comte	23u10
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u27	Braine-le-Comte	00u10
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u27	Braine-le-Comte	01u10
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u27	Braine-le-Comte	02u10
S3	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u48	Dendermonde	23u36
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u48	Dendermonde	00u36
S8	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u46	Ottignies	23u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u46	Ottignies	00u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u46	Ottignies	01u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u46	Ottignies	02u43
S3	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u23	Zottegem	00u14
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u23	Zottegem	01u14
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u23	Zottegem	02u14
S10	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u03	Aalst	23u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u03	Aalst	00u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u03	Aalst	01u54

Laatste vertrekken: zaterdag

S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u46	Antwerpen-Centraal	00u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u46	Antwerpen-Centraal	01u55
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u46	Antwerpen-Centraal	02u55
S1	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	00u14	Nivelles	00u59
S1	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u14	Nivelles	01u59
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u04	Leuven	23u48
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u04	Leuven	00u48
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u04	Leuven	01u48
S2	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	21u56	Braine-le-Comte	22u38
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	22u56	Braine-le-Comte	23u38
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u56	Braine-le-Comte	00u38
S2	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u56	Braine-le-Comte	01u38
S8	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	22u52	Ottignies	23u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	23u52	Ottignies	00u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u52	Ottignies	01u43
S8	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u52	Ottignies	02u43
S3	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u19	Zottegem	00u11
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u19	Zottegem	01u11
S3	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u19	Zottegem	02u11
S10	huidige laatste trein	Brussel-Centraal	23u03	Aalst	23u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	00u03	Aalst	00u54
S10	nieuwe trein	Brussel-Centraal	01u03	Aalst	01u54



Rappel

Waarom is het gunstig om in dalperiodes, ’s avonds en in het weekend kwaliteitsvolle voorstedelijke treindiensten aan te bieden in en rond Brussel?

Omdat iedereen die zich moet verplaatsen, flexibiliteit wenst.

- Flexibiliteit bestaat erin de uren van een geplande verplaatsing te kunnen wijzigen om zich te kunnen aanpassen aan de onvoorziene omstandigheden van de dag (uitgelopen vergadering, op te halen kind, dringende aankopen ...).

Omdat de mobiliteit van wie zich moet verplaatsen ook ruimschoots buiten de piekperiodes wordt georganiseerd:

- Belang van de shopping- en vrijetijdsmotieven in de voorstedelijke zones.
- Keten van verplaatsingen die overeenstemt met de keten van activiteiten gedurende de dag.
- Combinatie van motieven om zich te verplaatsen: naar het werk of naar school gaan, gaan winkelen, een bezoek brengen, naar een plaats van vrijetijdsbesteding gaan ...
- Minimaliseert de lastigheid van de verplaatsingen van deur tot deur waaruit de volledige keten bestaat.

Omdat de auto, als die in het weekend noodzakelijk is, ook in de week zal gebruikt worden.

- Het aantal verplaatsingen van, naar en in Brussel bereikt op een zaterdag 65 % van het aantal verplaatsingen op een werkdag. In en rond Brussel vertegenwoordigt het voorstedelijk treinaanbod op een weekenddag, gemeten in trein-km, momenteel slechts ongeveer 40 % van dat van een werkdag.
- Een zwak treinaanbod tijdens het weekend zet aan tot een hogere motorisatiegraad bij gezinnen. En dat heeft dan weer tot gevolg dat ook op werkdagen de privéauto meer gebruikt wordt.
- Het bezit van een auto is een van de meest bepalende factoren voor de modale keuze.

6. Bediende stations

6.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25

In december 2020 werd een nieuw station geopend in Anderlecht.

Met dit nieuwe station telt het voorstedelijke net in en rond Brussel nu 35 stations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het station is gelegen boven de Bergensesteenweg en bevindt zich dicht bij de grote Coovi-campus (Ceria), middelbare scholen en een groot aantal winkels en bedrijven.

In de periode 2020-25 werden er geen andere stations in de GEN-zone geopend of gesloten.

6.2 Acties 2026-30

Vervoersplan 2026-29

Sluiting van Buda

Station Buda ligt op de lijn 25 Brussel - Mechelen - Antwerpen in het Vlaams Gewest (gemeente Machelen), op 100 m van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Station Buda wordt op weekdagen bediend door één S-trein per uur en per richting op de S1-verbinding Nijvel - Brussel - Mechelen - Antwerpen. Tijdens de week stappen er momenteel gemiddeld 139 reizigers per dag op. Volgens de vooruitzichten van NMBS zou dat tegen 2032 om 172 opstappende reizigers per dag gaan. Op weekenddagen wordt het station niet bediend.

Station Buda is uniek omdat het zich op een verkeersknelpunt bevindt op lijn 25, waar de IC-treinen Brussel - Antwerpen de sporen delen met de S-treinen Brussel - Antwerpen. Tussen Vilvoorde en Antwerpen rijden de S-treinen namelijk op lijn 27, terwijl de IC-treinen op lijn 25 rijden. In een verstoorde situatie kan het feit dat één S-trein per uur stopt in Buda vertraging veroorzaken voor de achterliggende IC-trein.

De studie over de bediening van de stations toont aan dat bij een afschaffing van station Buda op de S1-verbinding, de S-treinen niet langer zouden moeten stoppen in de druk bereden sectie tussen Schaarbeek en Vilvoorde. De S- en IC-treinen zouden op deze sectie dan met dezelfde commerciële snelheid rijden, wat helpt om het sneeuwbaleffect te beperken in geval van verstoord verkeer. Niet meer stoppen in Buda zou de algemene stiptheid op het volledige net met 0,03 % doen stijgen.



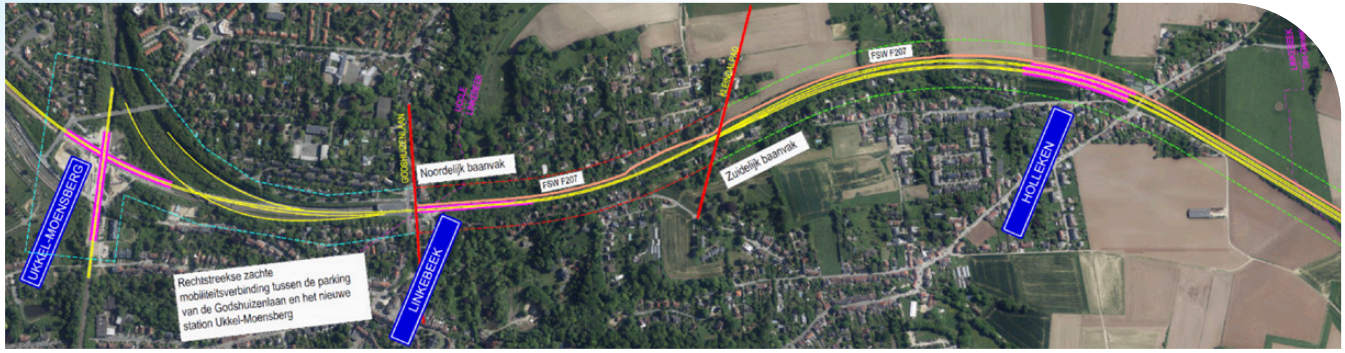


Fusie van Linkebeek en Moensberg en bediening van het gefuseerde station

Station Linkebeek ligt op de lijn 124 (Charleroi – Brussel), op 1,4 km van station Holleken en op 0,8 km van het nieuwe station Moensberg. Terwijl het grootste deel van het station zich in de gemeente Linkebeek in het Vlaams Gewest bevindt, ligt het noordelijke uiteinde van de perrons in de gemeente Ukkel in Brussel. Het station wordt momenteel bediend door vier S-treinen per uur, waaronder twee S-treinen naar de Noord-Zuidverbinding,twee S-treinen naar de Europese wijk en vier S-treinen naar Nijvel.

Op weekdagen stappen er dagelijks 1200 reizigers op, tegenover 600 op zaterdag en 400 op zondag. In 2024 daalde het aantal opstappende reizigers in Linkebeek door de werkzaamheden aan de Carsoel-brug in Ukkel. Bijna twee jaar lang werd het aanbod tussen Linkebeek en de Europese wijk in Brussel verminderd van twee S-treinen per uur naar één S-trein per uur. Tegelijkertijd werd het aanbod tussen Linkebeek, Eigenbrakel en Nijvel gedurende dezelfde periode teruggebracht tot drie S-treinen per uur in plaats van vier. Vóór deze werkzaamheden nam op weekdagen 50 % van de reizigers in Linkebeek de trein naar de Noord-Zuidverbinding, 25 % naar de Europese wijk en 25 % naar Eigenbrakel en Nijvel.

In het kader van de GEN-werkzaamheden en het naar viersporen brengen van de infrastructuur tussen Nijvel en het station van Moensberg, moest het station van Linkebeek gemoderniseerd worden en eveneens naar vier sporen worden gebracht. De gemeente en de buurtbewoners verzetten zich echter al 20 jaar lang tegen deze aanpassing van de infrastructuur.



Ondanks de vele vergunningsaanvragen van Infrabel, werd er geen enkele goedgekeurd door de gemeente. Ondertussen werd het station van Moensberg, dat oorspronkelijk enkel op de lijn 26 Halle – Brussel-Luxemburg lag, gemoderniseerd en herbouwd als aansluitingsstation op zowel de lijn 26 Halle – Brussel-Luxemburg, als de lijn 124 Charleroi – Brussel-Zuid. Hierdoor ontstond een station op slechts 800 meter van het huidige station van Linkebeek.

Er werd een akkoord bereikt tussen Infrabel en de gemeente Linkebeek (gemeenteraad van 15/09/2025) met als doel een voorlopig einde te stellen aan het geschil rond het naar vier sporen brengen van de lijn 124 tussen Nijvel en Moensberg. De twee belangrijkste beroepsprocedures, die van de gemeente en die van het buurtcomité (DARO), die bij de Raad van State werden ingediend tegen het GRUP, worden ingetrokken.

Er wordt een moratorium van 12 jaar ingesteld voor de werken aan een noordelijk baanvak van ongeveer 700 meter tussen de grens van het Brussels Gewest/ de Godshuizenlaan en het Kleindalpad. Er zullen geen vergunningsaanvragen worden ingediend, noch voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd voor het naar 4 sporen brengen van dit baanvak. Infrabel behoudt echter het recht om na afloop van het moratorium de vergunningen aan te vragen die nodig zijn om dit noordelijke baanvak naar vier sporen te brengen. De middelen die nodig zijn om de werkzaamheden voort te zetten in overeenstemming met het moratorium zijn opgenomen in het investeringsprogramma (MIP) van Infrabel, zonder bijkomende middelen van de Staat.

Dit akkoord werd op donderdag 25 september 2025 goedgekeurd door de federale minister van Mobiliteit en de regionale ministers van Mobiliteit. NMBS is geen medeondertekenaar.

Als tegenprestatie voor het moratorium mag Infrabel onmiddellijk starten met de werkzaamheden voor het naar vier sporen brengen van het zuidelijke baanvak (Kleindalpad → grens Sint-Genesius-Rode), zodat de tienduizenden reizigers zo snel mogelijk de vruchten beginnen te plukken van de reeds uitgevoerde investeringen in Nijvel, Eigenbrakel, Waterloo en Ukkel.

Als gevolg hiervan zal het station van Linkebeek niet langer worden bediend en samengevoegd worden met dat van Moensberg. Als begeleidende maatregel heeft de gemeente toestemming gekregen voor de aanleg van een voetgangersverbinding en fietspad tussen de parking Godshuizenlaan en het station Moensberg (huidige streefdatum voor de voltooiing: 2028).

Operationele gevolgen voor NMBS

Positief is dat de kalender voor de GEN-werkzaamheden op het zuidelijke baanvak is veiliggesteld nu het geschil van de baan is. Daar staat wel tegenover dat er in het noorden gedurende 12 jaar een flessenhals op 2 sporen in stand wordt gehouden . De capaciteit en de robuustheid van de lijn blijven de facto beperkt. Infrabel kondigt echter aan dat een aanbod mogelijk moet zijn van zes S-treinen (waarvan twee naar Brussel-Schuman en vier naar de Noord-Zuidverbinding), twee IC-treinen Charleroi - Brussel en één P-trein Charleroi – Brussel, zodra de werkzaamheden aan het zuidelijk baanvak voltooid zijn. Met de start van de werkzaamheden aan dit zuidelijke baanvak zal er uiteraard een impact zijn voor de exploitatie van de lijn 124 (volledige onderbreking van de lijn

Met de fusie Linkebeek-Moensberg wordt het huidige station Linkebeek afgeschaft. Hierdoor wordt het echter mogelijk om van Moensberg een overstappool te maken op de kruising van de lijnen 124 Charleroi - Nijvel - Brussel en de lijn 26 Halle – Brussel-Schuman - Vilvoorde, waardoor het aantal mogelijke verbindingen toeneemt en het voorstedelijk net dichter wordt vermaasd. Met het oog daarop werd de onthaalinfrastructuur voor de reizigers in het station Moensberg onlangs voltooid. Het risico bestaat dat deze infrastructuur verloedert als de overstappool niet snel in dienst wordt genomen.

De opening van het gefuseerde Moensberg-Linkebeek zal worden opgenomen in het Vervoersplan 2026-2029. In de praktijk zou NMBS Moensberg-Linkebeek al kunnen bedienen, maar dan zou de bediening van Linkebeek door de twee S-treinen van de S1-verbinding wegvallen. Het moratorium stelt echter dat Linkebeek pas gesloten - en dus gefuseerd met Moensberg - mag worden als de voetgangers-/fietsverbinding wordt verwezenlijkt, wat pas in 2028 het geval zou zijn.

Het Waalse Gewest heeft zijn goedkeuring van het moratorium overigens gekoppeld aan d e voorwaarde dat het station Braine-Alliance vanaf december 2026 wordt bediend door de S19-verbinding.

NMBS sluit zich aan bij de beslissing die in het moratorium werd genomen en zal een dossier indienen overeenkomstig artikel 9 van de ODC, met het oog op de sluiting van het station Linkebeek tegen 2028. Dankzij deze sluiting kan station Moensberg op de lijn Nijvel - Brussel worden opengesteld voor twee treinen per uur en kan de bediening van Braine-Alliance worden verhoogd van één naar twee treinen per uur.







Opening en bediening van Braine-Alliance

De stationsinfrastructuur in Braine-Alliance moet indecember 2026 voltooid zijn. Er is een akkoord tussen het Waalse Gewest en Infrabel om alle mogelijke pistes te onderzoeken met het oog op de ingebruikname van station Braine-Alliance tegen die datum, mits toekenning van robuuste treinpaden. Het aanbod zou tegen dan bestaan uit één trein per uur en per richting op de S19-verbinding Charleroi – Nijvel – Braine-Alliance – Brussel-Luxemburg – Brussels-Airport tijdens de week, en op de S19-verbinding Nijvel – Braine-Alliance – Brussel-Luxemburg – Brussels Airport – Landen in het weekend.

Er kan een tweede S-trein stoppen in Braine-Alliance wanneer de bediening van Linkebeek in 2028 wordt stopgezet.

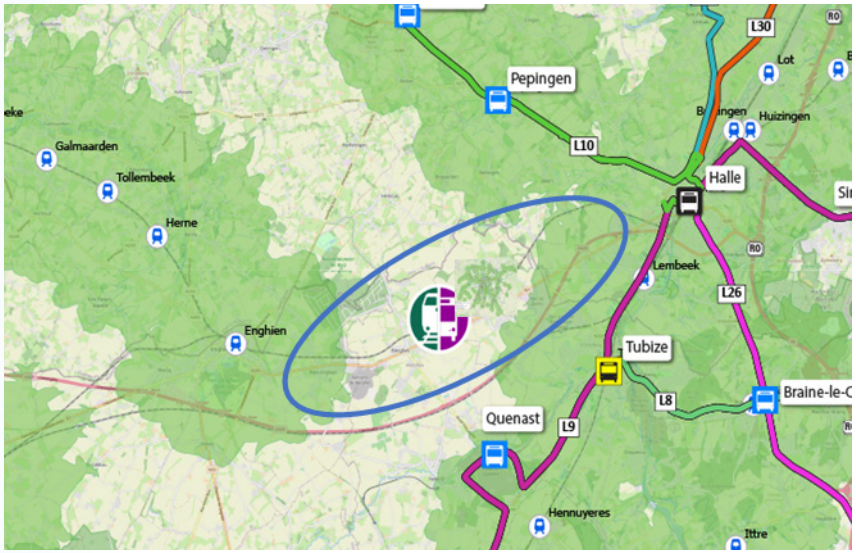
Studies voor 2030 en daarna

De Art.13-studie beveelt aan om de opening van nieuwe stations in Londerzeel, Schepdaal en Bierk/Sint-Renelde te bestuderen. De opportuniteit om deze nieuwe stations te bedienen zal worden bestudeerd in het kader van het Vervoersplan 2029-2032 of het daaropvolgende vervoersplan, aangezien deze projecten niet werden opgenomen in de MIP 2023-2032 van NMBS en Infrabel. Bovendien is er op korte termijn geen mogelijkheid meer om het station van Londerzeel te verplaatsen, aangezien het sneltramproject op de A12 door de Vlaamse overheid on hold werd gezet (aansluitingspool).



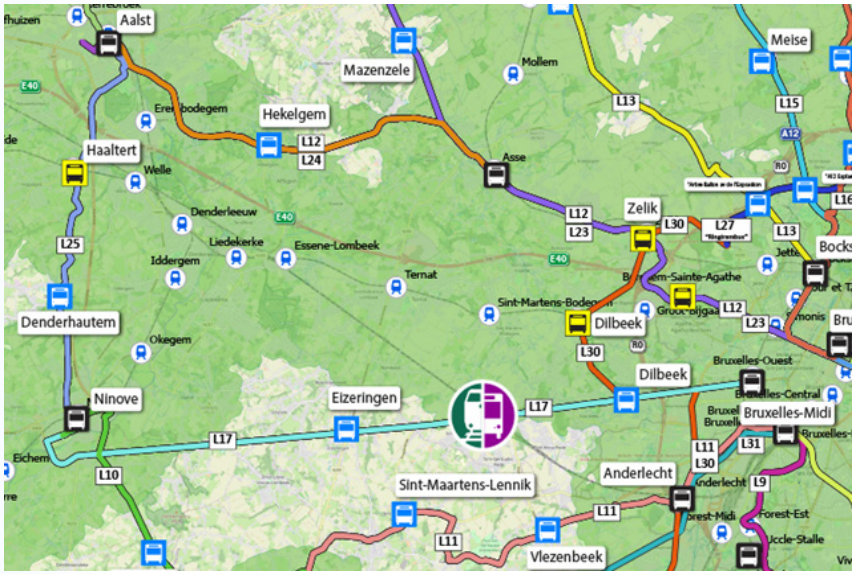
Londerzeel A12

- aansluiting met de sneltram
- Park & Ride (A12)



“Bierghes/Saintes”

- Grote afstand tussen Halle & Enghien
- P+R mogelijk (E429)



Schepdaal

- aansluiting met GEN-bus L17



Deel 4 - Onthaalinfrastructuur

1. GEN-overeen-komst

De GEN-overeenkomst uit 2003 voorziet in een coördinatie tussen operatoren van de activiteiten inzake de inrichting van de stations, de stop-plaatsen en parkings, en beveelt maatregelen aan voor de verbetering van de voorwaarden rond intermodaliteit in de stationsomgevingen (beveiligde fietsenstallingen en parkings).

De wet van 2014 tot oprichting van het GEN-oriëntatie-comité heeft het over 'exploitatie van het GEN' zonder de bestanddelen daarvan te preciseren.

Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 in verband met het meerjarig investeringsplan 2001–2012 van NMBS bevat een gedeelte over het GEN-project en het budget met betrekking tot de GEN-investeringen.

De Art.13-studie van de GEN-overeenkomst heeft aanbevelingen opgeleverd over de intermodaliteit met GEN-bussen.

Via het MIP 2023-2032 voorziet NMBS belangrijke verbeteringen aan de infrastructuur en de uitrusting van het reizigersonthaal. Veiligheid blijft eveneens een absolute prioriteit.

Om te voldoen aan de bepalingen in de teksten met betrekking tot het GEN heeft NMBS een strategie en investeringen ontwikkeld, gericht op de functionele behoeften en het comfort van de klant, opgebouwd rond drie pijlers, zoals op pagina's 49 en 50 beschreven.

Artikel 10

In het raam van hun respectieve opdrachten verzekeren de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in de Operationele Groep de coördinatie van hun activiteiten en meer bepaald inzake:

- de kennis van de behoeften van de klanten, evenals promotieacties, publiciteits- en informatiecampagnes;

[...]

- de inrichting van de stations, van de stopplaatsen, van de plaatsen van aansluiting en van parkeergelegenheden.

HOOFDSTUK IV

Begeleidende maatregelen RER

Artikel 22

Omwille van hun belang voor het welslagen van het GEN, maken de begeleidende maatregelen er integraal deel van uit. Ze worden progressief ingevoerd door de partijen om tezelfdertijd met de overeenstemmende bestanddelen van het GEN van kracht te worden.

De begeleidende maatregelen hebben betrekking op parkeren, intermodaliteit, verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de wegencategorisering.

Deze en andere maatregelen, die bijdragen tot een beter gebruik van het openbaar vervoer, worden - op vraag van de partijen en de openbaarvervoersmaatschappijen - door de Stuurgroep bestudeerd. In het businessplan zal er rekening mee worden gehouden.

Bijlage V bevat een lijst met maatregelen die, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de onderscheiden publieke overheden, als uitgangspunt zullen dienen bij de genoemde studie. De begeleidende maatregelen zijn opgenomen in de indicatieve programma's, meerjarenprogramma's en jaarlijkse programma's bedoeld in artikel 12 worden.

Bijlage V

Begeleidende maatregelen

Toepassing van artikel 22

Hieronder volgen maatregelen die, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de onderscheiden publieke overheden, als uitgangspunt zullen dienen voor de studie van de Stuurgroep, vermeld in artikel 22:

[...]

Verbetering van de voorwaarden rond intermodaliteit in de stationsomgevingen, vooral m.b.t. beveiligde fietsenstallingen en parkings;

[...]

Artikel 27

De partijen of hun mandatarissen stellen specifieke overeenkomsten op tussen henzelf en/of met andere partners (gemeente, privé ...) voor de financiering van de infrastructuur voor het onthaal van de gebruikers.



2. Drie pijlers



2.1 Zorgen voor volledig autonome toegang

LDe eerste pijler van de strategie bestaat erin om de perrons toegankelijk te maken, zodat reizigers gemakkelijker toegang krijgen tot het rollend materieel. Om dit te bereiken moeten de perrons worden verhoogd en liften en roltrappen worden geïnstalleerd en het onthaal van personen met een beperkte mobiliteit, en de autonome routes te verbeteren.

Principe van de autonome toegankelijkheid

We spreken van autonome toegankelijkheid wanneer er geen hulp nodig is voor de toegang tot een station of trein. Dit betekent dat personen met een beperkte mobiliteit, bv. in een rolstoel, met een kinderwagen, met veel bagage, met een visuele beperking, … zich zonder obstakels door onze stations en treinen kunnen verplaatsen.

- **Voor wie?**
  Voor elke klant. I. Vanaf het moment dat de klant in het station aankomt en de trein neemt, tot hij of zij op deeindbestemming aankomt en de trein verlaat.

- **Waarom?**
  De autonome toegankelijkheid van onze stations en treinen maakt het reizen vlotter en aangenamer. Ze maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker en verbetert de reizigersstroom.

- **Hoe?**
  - 76 cm hoge perrons (Europese norm)
  - Gelijkvloerse toegang tot de trein
  - Visuele en auditieve informatie
  - Een digitaal platform waar alle relevante informatie in één oogopslag zichtbaar is

2.2 Zorgen voor een efficiënte intermodaliteit waarbij duurzame vervoerswijzen de voorkeur krijgen

De tweede pijler van de strategie is gericht op het creëren van parkeerplaatsen voor auto's en fietsen op locaties waar reizigers er nood aan hebben. Dit omvat onder meer de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, maar ook de installatie van toegangscontroles.

Het STOP-principe als leidraad voor de toekomstige inrichting van de stations

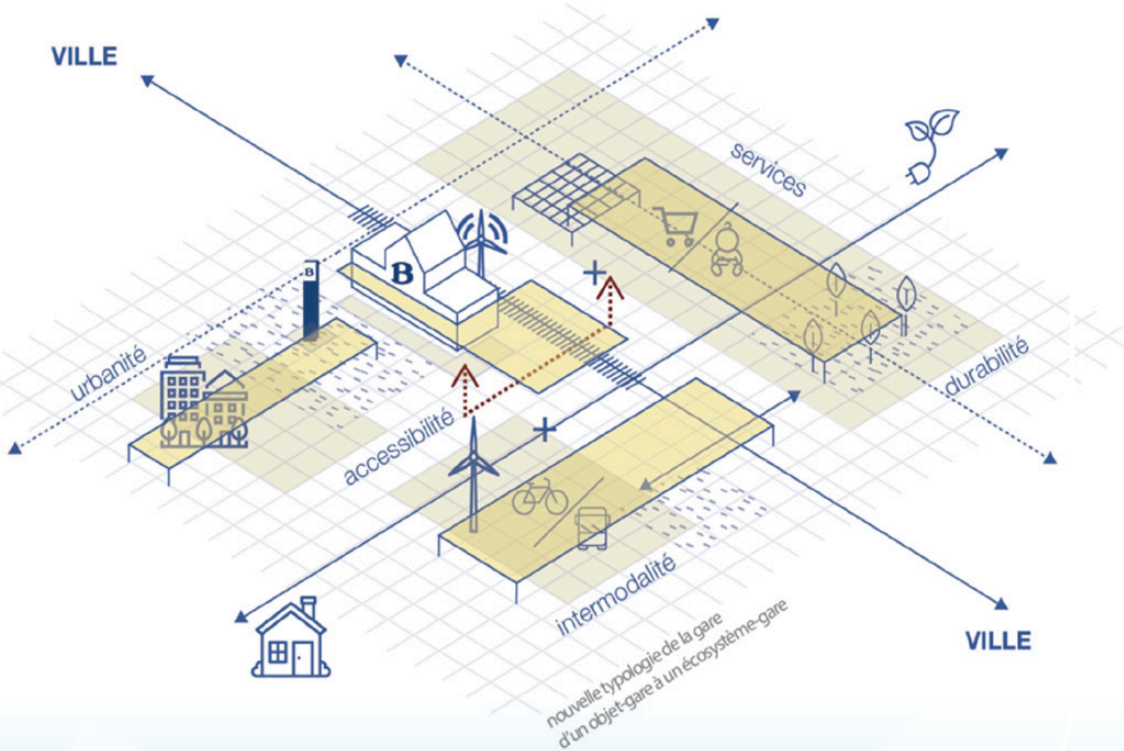
Het STOP-principe maakt een hiërarchie van de verschillende verplaatsingswijzen en focust op zachte mobiliteit. De toegankelijkheid van de stations en hun omgeving moet worden aangepast aan de behoeften van de verschillende klanten, met bijzondere aandacht voor de zwakke en actieve gebruikers (personen met beperkte mobiliteit, voetgangers en fietsers) en voor de toegankelijkheid naar andere vormen van openbaar of gedeeld vervoer. Deze benadering maakt het mogelijk de stations om te vormen tot levendige plekken waar alle gebruikers zich prettig en veilig voelen.



2.3 Een aangenaam onthaal bieden in functioneel ingerichte gebouwen en infrastructuur

Wat betreft de onthaalinfrastructuur streeft de door NMBS ontwikkelde strategie ernaar om:

- levendige stations te creëren dankzij nieuwe diensten die zorgen voor een sociaal weefsel en het veiligheidsgevoel van de locaties verbeteren.
- de stationsinfrastructuur functioneel te maken en te optimaliseren op het vlak van flexibiliteit, duurzaamheid en identiteit (implementering van een stationsconcept, ontwikkeling een standaarduitrusting, verbeterde signaletica enz.).



3. Toegankelijkheid van de voorstedelijke stations

3.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25

In het kader van de evaluatie is het belangrijk om te vermelden dat het nieuwe Openbaredienstcontract (ODC) en het Meerjareninvesteringsplan (MIP) voor de periode 2023-2032, eind 2022 gevalideerd werden door de regering. De doelstellingen van het GEN-vijfjarenplan 2020-25 inzake onthaalinfrastructuur werden vanaf 2023 herzien en geactualiseerd op basis van de planningen voorzien in het nieuwe ODC en MIP.

Daarom vermelden we in de evaluatietabellen hieronder systematisch:

- De oorspronkelijke doelstelling zoals vastgelegd bij de start van het GEN-vijfjarenplan 2020-25, op basis van de gegevens uit het MIP 2018-2022.
- De doelstelling zoals herzien tijdens het GEN-vijfjarenplan 2020-25, op basis van de gegevens uit het nieuwe MIP 2023-2032.

Stations met verhoogde perrons (76 cm)

In de loop van het GEN-vijfjarenplan 2020-25 werden de perrons van 10 stations verhoogd. In totaal beschikken 78 stations over perrons van 76 cm hoog, dat is 61% van het totale aantal S-stations.

	Aantal stations met hoge perrons
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	68
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	89
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	79
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	78
Realisatiegraad - in % initiële doelstelling	88 %
- in % herziene doelstelling	99 %
Dekkingsgraad - gerealiseerd in % van 128 S Stations	61 %

1. oorspronkelijk doel van het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2018-2022
2. herziene doelstelling tijdens het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2023-32
3. voor het jaar 2025, geplande resultaten tegen het einde van het jaar







Voorbeelden van nieuwe verhoogde perrons in Genval, St-Job en Waterloo

Stations met perrons die toegankelijk zijn voor PBM's

	Aantal stations met PBM-toegankelijke perrons
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	51
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	73
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	65
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	64
Realisatiegraad	
- in % initiële doelstelling	88 %
- in % herziene doelstelling	98 %
Dekkingsgraad	
- gerealiseerd in % van 128 S Stations	50 %

100 % toegankelijke stations

	Aantal stations 100 % toegankelijk
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	36
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	66
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	50
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	50
Realisatiegraad	
- in % initiële doelstelling	76 %
- in % herziene doelstelling	100 %
Dekkingsgraad	
- gerealiseerd in % van 128 S Stations	39 %

1. oorspronkelijk doel van het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2018-2022
2. herziene doelstelling tijdens het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2023-32
3. voor het jaar 2025, geplande resultaten tegen het einde van het jaar



Voorbeelden van stations 100 % toegankelijke: Groenendaal en St-Agatha-Berchem



Tussen 2020 en 2025 zijn van 13 bijkomende stations de perrons toegankelijk gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. In totaal zijn er nu 64 stations uitgerust met verhoogde perrons, wat neerkomt op één voorstedelijke station op twee.

Een station wordt beschouwd als 100 % toegankelijk voor 'personen met een beperkte mobiliteit wanneer het voldoet aan de vier criteria van de TSI-PBM-2014:

- Verhoogde perrons van 76 cm hoog
- Perrons toegankelijk via een helling of lift
- Perrons uitgerust met podotactiele geleidelijnen
- Minstens één ticketautomaat toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit

In 2025 zijn 39 % van de 128 stations 100 % toegankelijk voor PBM's, wat een stijging betekent van 14 stations ten opzichte van 2019.



Voorbeeld van een toegangshelling in Watermael

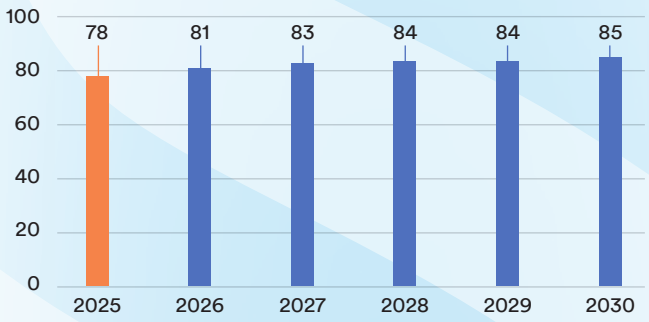
3.2 Acties 2026-30

In termen van toegankelijkheid zullen tegen 2030:

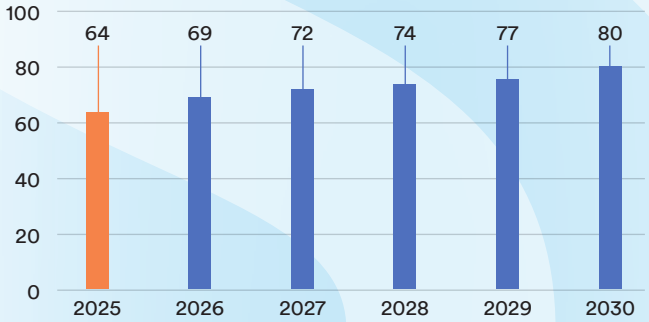
- 85 S-stations beschikken over verhoogde perrons (+7);
- 80 S-stations uitgerust zijn met perrons toegankelijk voor 'personen met een beperkte mobiliteit via hellingen of liften (+16);
- 69 S-stations volledig toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (+19).

Merk op dat de ruwbouwwerken aan de perrons, die de perronverhogingswerken omvatten, een bevoegdheid van Infrabel zijn. Er moet dus nauw met Infrabel worden samengewerkt om deze doelstelling, die essentieel is voor een volledige toegankelijkheid, te vervullen.

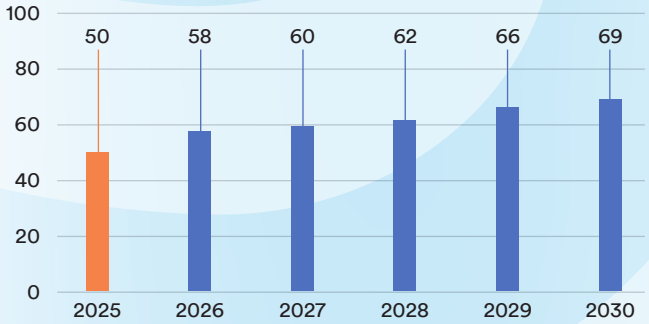
Stations met hoge perrons



Stations met perrons die toegankelijk zijn voor PBM's



Stations 100 % toegankelijk voor PBM



Gerealiseerd
Doelstellings

Te voorziene middelen

De investeringen die de komende jaren in België en in de GEN-zone gerealiseerd zullen worden voor het onthaal van de reizigers in de S-zone en de bijbehorende financieringsmodaliteiten, werden vastgelegd in twee afzonderlijke plannen goedgekeurd door de Raad van Bestuur van NMBS en de Ministerraad:

- **het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (MIP)** waarvan de financiering hoofdzakelijk verzekerd wordt door de klassieke FOD-dotatie.
- **het Strategisch Meerjareninvesteringsplan (SMIP)** dat de periode 2023-2032 bestrijkt. Het plan en de middelen die nodig zijn voor de uitvoering zijn bevestigd tot in 2032. Deze aanvullende financiering moet onder meer dienen om de werkzaamheden voor het GEN in en rond Brussel af te ronden.

Naast de twee belangrijkste financieringsbronnen (MIP en SMIP), zijn er ook bijkomende investeringen voorzien via Beliris (voetgangersbrug in Etterbeek) en via een financiering FOD- transitieplan.

4. Intermodaliteit auto/fiets

4.1 Evaluatie van de realisaties 2020-25

Autoparking

In 2025 zijn er 20.093 autoparkeerplaatsen, wat een toename is van 1.238 plaatsen ten opzichte van 2019.

	Aantal plaatsen Autoparking (eigendom NMBS)
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	18 855
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	23 722
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	20 461
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	20 093
Realisatiegraad	
- in % initiële doelstelling	85 %
- in % herziene doelstelling	98 %

Fietsparking

Tussen 2020 en 2025 is het aantal fietsparkeerplaatsen met 8.678 plaatsen toegenomen, tot een totaal van 35.043 plaatsen in de stations van de S-zone. Dat is 803 plaatsen meer dan het voorziene doel (34.240 plaatsen).

	Aantal plaatsen Fietsparking
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	26 365
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	36 398
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	34 240
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	35 043
Realisatiegraad	
- in % initiële doelstelling	96 %
- in % herziene doelstelling	102 %

1. oorspronkelijk doel van het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2018-2022
2. herziene doelstelling tijdens het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2023-32
3. voor het jaar 2025, geplande resultaten tegen het einde van het jaar





Voorbeelden van nieuwe fietsparkings in Vilvoorde en Moensberg





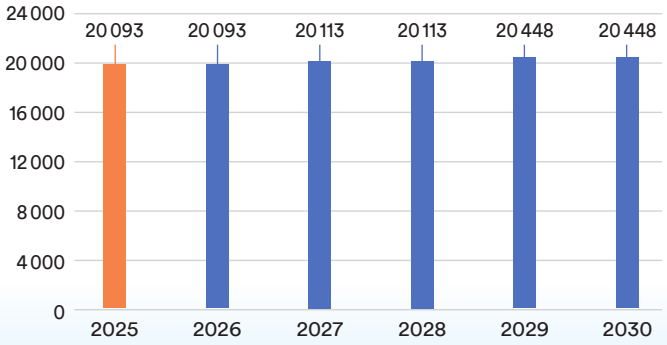
Voorbeelden van nieuwe autoparkings in Groenendaal en Halle



4.2 Acties 2026-30

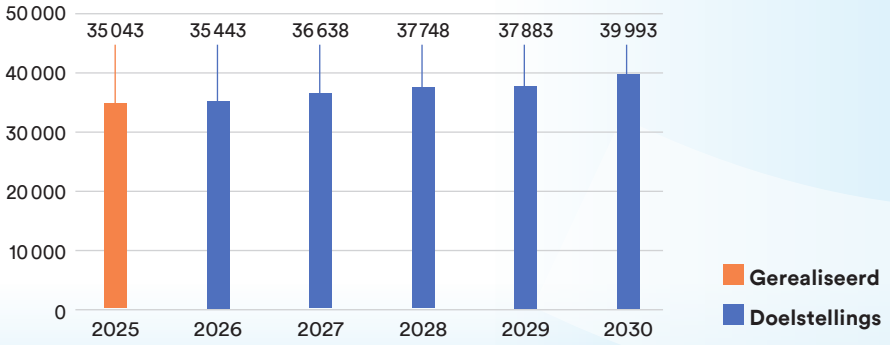
Autoparking

Tegen 2030 zal de capaciteit van de autoparkings in de S-zone toenemen met 355 plaatsen, wat een stijging van 2 % betekent ten opzichte van 2025.



Fietsparking

Tegen 2030 zal de capaciteit van de fietsparkings in de S-zone toenemen met 4.950 plaatsen, wat een stijging van 14 % betekent ten opzichte van 2025.



5. Functionele stations

5.1 Realisaties 2020-25

Gestandaardiseerde stations (signaletica)

Tussen 2020 en 2025 werd de nieuwe signaletica geplaatst in 101 stations. Daardoor steeg de dekkingsgraad aanzienlijk: van amper 3 % in 2019 naar 82 % in 2025.

	Aantal gestandaar-diseerde stations (signaletica)
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	4
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	119
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	116
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	105
Realisatiegraad - in % initiële doelstelling	88 %
- in % herziene doelstelling	91 %
Dekkingsgraad - gerealiseerd in % van 128 S Stations	82 %

1. oorspronkelijk doel van het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2018-2022
2. herziene doelstelling tijdens het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2023-32
3. voor het jaar 2025, geplande resultaten tegen het einde van het jaar



Voorbeelden van S branding in Rixensart en St-Agatha-Berchem



Voorbeelden van nieuwe signaletica in Waterloo en Genval





Volledig opgeknapte stations

Tussen 2020 en 2025 werden 36 stations volledig opgeknapt, wat het totaal op 40 van de 128 voorstedelijke stations brengt – bijna een derde van alle S-stations.

	Aantal volledig opgeknapte stations
Situatie 2019 (vóór VJP 20-25)	4
Initiële doelstelling[1] VJP 20-25	64
Herziene doelstelling[2] VJP 20-25	47
Gerealiseerd[3] VJP 20-25	40
Realisatiegraad - in % initiële doelstelling	63 %
- in % herziene doelstelling	85 %
Dekkingsgraad - gerealiseerd in % van 128 S Stations	31 %

1. oorspronkelijk doel van het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2018-2022
2. herziene doelstelling tijdens het vijfjarenplan 20-25 op basis van MIP 2023-32
3. voor het jaar 2025, geplande resultaten tegen het einde van het jaar





Voorbeelden van volledig opgeknapte stations in Genval en St-Agatha-Berchem

5.2 Acties 2026-30

Gestandaardiseerde stations (signaletica)

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de perronuitrusting (schuilhuisjes/luifels, bankjes, verlichting, omroepinstallatie, camera's) en de signaletica en branding.

- Alle stations waarvoor vernieuwingswerken aan de perrons zijn gepland, zullen ook worden uitgerust met nieuw meubilair en met de standaarduitrusting.
- NMBS ontwikkelde bovendien een nieuwe branding en signaletica, die tegen 2030 in zo goed als 100 % van de stations zal worden uitgerold.

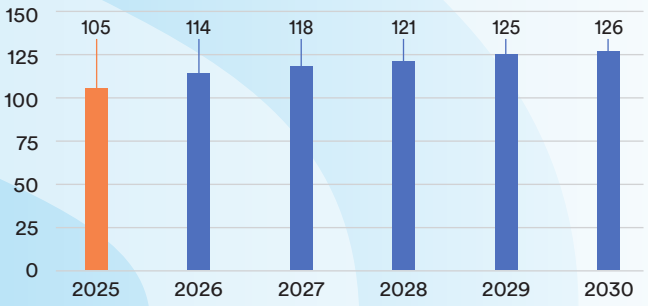
Volledig opgeknapte stations

Tegen 2030 zullen 69 van de 128 voorstedelijke stations volledig opgeknapt zijn en dus beschikken over:

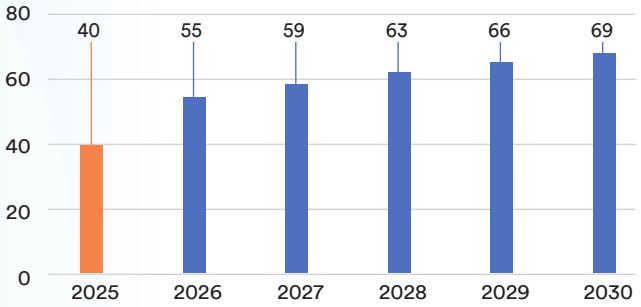
- vernieuwde perrons zodat die integraal toegankelijk zijn;
- een gestandaardiseerde perronuitrusting en -afwerking;
- nieuwe signaletica en nieuwe branding.



Gestandaardiseerde stations (signaletica)



Volledig opgeknapte stations



Gerealiseerd Doelstellings



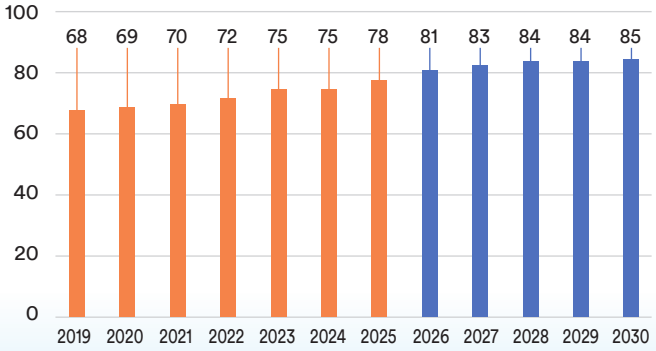
6. Evolutie over 10 jaar

De evoluties op het vlak van onthaalinfrastructuur worden hieronder voorgesteld over een periode van 10 jaar, om een globaal overzicht te bieden en een beter zicht te krijgen op de reeds behaalde resultaten, en op de toekomstige verwezenlijkingen in het kader van de twee opeenvolgende GEN-vijfjarenplannen (2020-25 en 2026-2030).

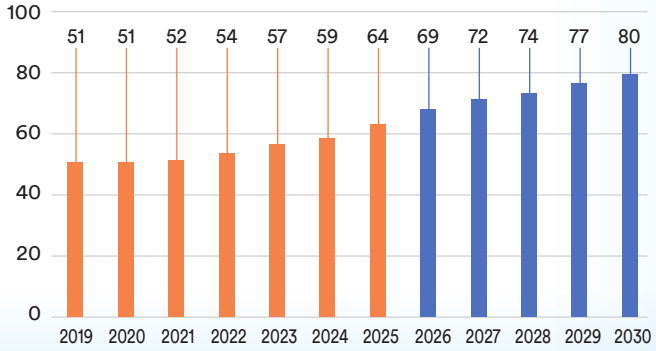
Accessibilité	2019		2025		2030 (Doelstellings)	
	Aantal stations	Dekkings-graad*	Aantal stations	Dekkings-graad*	Aantal stations	Dekkings-graad*
Stations met hoge perrons	68	53 %	78	61 %	85	66 %
Stations PBM-toegankelijk perrons	51	40 %	64	50 %	80	63 %
Stations 100 % toegankelijk voor PBM	36	28 %	50	39 %	69	54 %

* Dekkingsgraad = gerealiseerd in % van 128 S Stations

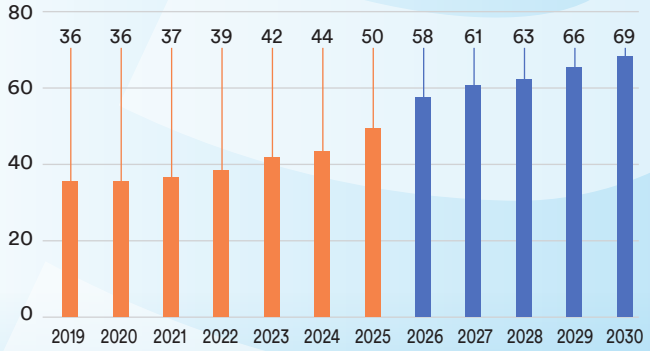
Stations met hoge perrons



Stations PBM-toegankelijk perrons



Stations 100 % toegankelijk voor PBM

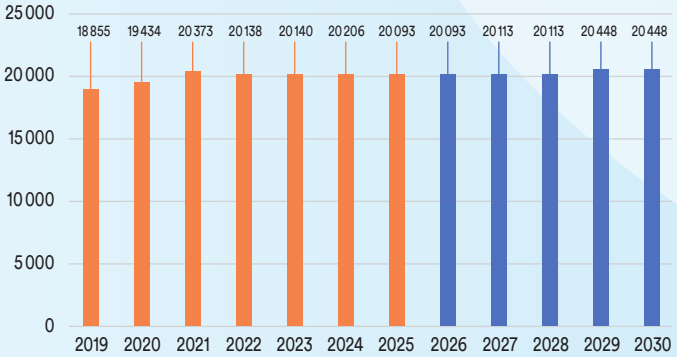


Gerealiseerd VJP 20-25 Doelstellings VJP 26-30

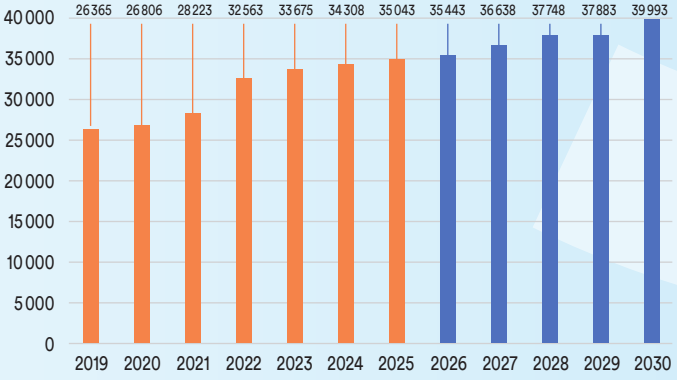
Intermodaliteit

	2019	2025	2030 (doelstelling)	Evolutie 2019-2030	
Auto-parkings	18 855	20 093	20 448	+1 593	**+8 %**
Fiets-parkings	26 365	35 043	39 993	+13 628	**+52 %**

Autoparkings



Fietsparkings



Gerealiseerd VJP 20-25

Doelstellings VJP 26-30

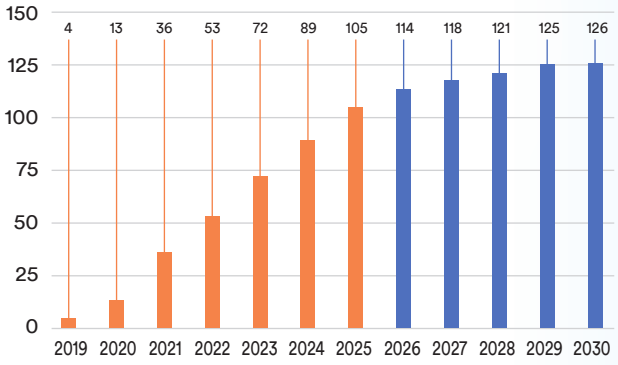


Functionele stations

	2019		2025		2030 (doelstelling)	
	Aantal stations	Dekkings-graad*	Aantal stations	Dekkings-graad*	Aantal stations	Dekkings-graad*
Gestandaardiseerde stations (signaletica)	4	3 %	105	82 %	126	98 %
Volledig opgeknapte stations	4	3 %	40	31 %	69	54 %

* Dekkingsgraad = gerealiseerd in % van 128 S Stations

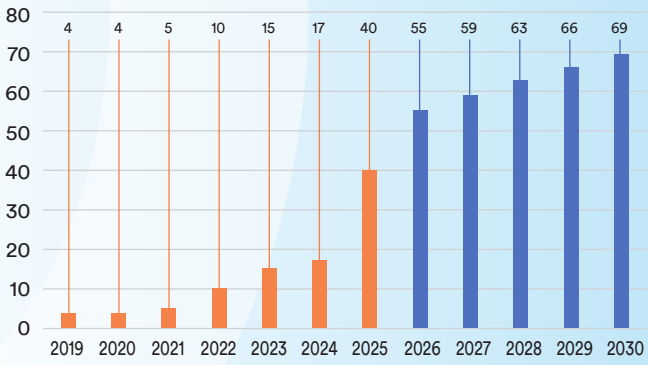
Gestandaardiseerde stations (signaletica)



Gerealiseerd VJP 20-25

Doelstellings VJP 26-30

Volledig opgeknapte stations



7. Conclusies

Van 2026 tot 2030 wil NMBS de inspanningen van het vorige GEN-vijfjarenplan (2020-25) voortzetten om het stationsonthaal in de voorstedelijke zone merkbaar te verbeteren voor de reizigers.



Doelstelling 1:
toegankelijkheid van de stations

Tegen 2030 zullen van de 128 voorstedelijke stations:

- twee op drie (66 %) over hoge perrons beschikken;
- 63 % uitgerust zijn met perrons die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit;
- meer dan de helft (54 %) volledig autonoom toegankelijk zijn.



Doelstelling 2:
Intermodaliteit auto/fiets

Tussen 2026 en 2030 zal:

- het aantal autoparkeerplaatsen met 2 % toenemen;
- het aantal fietsparkeerplaatsen met 14 % toenemen.



Doelstelling 3:
Functioneel ingerichte stations

Tegen 2030 zullen van de 128 voorstedelijke stations:

- 98 % uitgerust zijn met de nieuwe signaletica en nieuwe branding;
- meer dan één op twee volledig gerenoveerd zijn (54 %).



8. Aanvullende strategische elementen

8.1 De overstapknoop-punten

Onze doelstelling: de intermodale reizigerservaring in de overstapknooppunten verbeteren door de verbindingsroutes tussen de verschillende openbaarvervoersystemen te vergemakkelijken en comfortabeler te maken voor de reizigers.

Het doel van de werkgroep die werd opgericht tussen de vier operatoren (NMBS, MIVB, TEC en De Lijn) is om in eerste instantie de grote, meest intermodale stations aan te pakken, om zo een maximaal aantal intermodale reizigers te bereiken.

Daarom werden de volgende acties ondernomen:

- Een 'klant-centraal'-aanpak gebaseerd op een kwantitatieve klantenbevraging per station over de intermodale ervaring
- Werken aan het harmoniseren en optimaliseren van de signaletica om de klanten naar de inter-modale knooppunten te begeleiden
- De installatie van intermodale mono- en multi-operatorschermen met de 'volgende vertrekken' (al gedeeltelijk uitgerold)
- Een lokale aanpak per station met concrete acties rond:

- Duidelijkheid van de signaletica en oriëntatie-gemak voor de intermodale reizigers (intermodale plannen, borden, enz.), inclusief informatie aan de reizigers in realtime (schermen met volgende vertrekken);
- Kwaliteit van de verbindingsroutes tussen haltes en perrons (toegankelijkheid, veiligheid van de intermodale reizigers, comfort tijdens het wachten tussen bus, tram, metro en trein);
- Andere aspecten die uit lokale analyses naar voren zijn gekomen (bijvoorbeeld: netheid);
- Opzetten van lokale intermodale operationele groepen met teams op het terrein. (POC opgezet in Brussel-Zuid)



Deze ‘quick wins’-aanpak, die zo dicht mogelijk afgestemd is op de behoeften van de klant, vormt op lange termijn een aanvulling op de gevestigde samenwerking op het gebied van projecten voor de infrastructuur van multimodale hubs tussen de operatoren en de verschillende lokale en regionale publieke spelers. Deze samenwerkingen concretiseren zich vaak in de vorm van masterplannen en/of samenwerkingsovereenkomsten rond stations (voorbeeld van concretisering in verschillende stadia van voortgang: Brussel-Schuman, Ottignies, Etterbeek en vele andere sites).

NMBS en de regionale operatoren verbinden zich ertoe de projecten voor overstapknooppunten te financieren via de middelen die in de bestaande Meerjareninvesterings-plannen (MIP) uitgetrokken zijn voor stationsrenovaties of herinrichtingen van de openbaarvervoersnetten.

Scherm met de volgende vertrektijden van bussen, trams en metro’s







Duidelijke en uniforme signaletica binnen een overstapknooppunt in combinatie met de digitale hulpmiddelen die door de klanten worden gebruikt (apps)



8.2 Leven in het station

In overleg met de plaatselijke overheden zet NMBS het programma ‘Leven in het station!’ op. Het programma is erop gericht om de ongebruikte en beschikbare ruimtes in de reizigersgebouwen van sommige S-stations een invulling te geven. Dit is met name het geval voor de stations waar er geen loketten zijn.

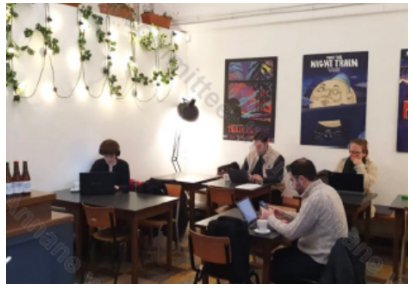
Daartoe identificeert NMBS de stations-ruimten die in aanmerking kunnen komen voor dergelijke herbestemming, en deelt die mee aan de lokale overheden.

Het globale doel is om grote en kleine stations om te vormen tot dynamische en veilige ontmoetings- en uitwisselingsplaatsen. Zo worden stations centrale plekken in het lokale leven en een essentieel onderdeel van de duurzame mobiliteitsketen. Door diensten - al dan niet met winstoogmerk - te ontwikkelen gericht op de reizigers, worden beschikbare ruimtes op vlot bereikbare locaties gevaloriseerd. De activiteiten die in de stations worden aangeboden, stimuleren op hun beurt het gebruik van de trein en bevorderen de duurzame mobiliteit.

Er zijn al projecten gerealiseerd in verschillende stations, zoals Genval, Jette, Terhulpen, Brussel-Kapellekerk, en er zijn plannen voor projecten in met name Merode, Brussel-Congres, Kortenberg en Waterloo.

Project ‘Vóór / Na’ in Jette





Project ‘Vóór / Na’ in Opwijk







Deel 5 - Commercialisering

1. Voorgeschreven door de GEN-overeenkomst

Het GEN is een globaal concept dat een voorstedelijke treindienst en het openbaarvervoersaanbod (bus, metro, tram) omvat en is het resultaat van een samenwerking tussen de vier openbaarvervoersmaatschappijen. De GEN-overeenkomst uit 2003 legt in verschillende artikelen over de commercialisering de nadruk op een gecoördineerde aanpak.

De GEN-overeenkomst van 2003 vraagt dat de vier openbaarvervoers-operatoren hun activiteiten coördineren, in het bijzonder voor:

- de kennis van de behoeften van de klanten, evenals promotieacties, publiciteits- en informatiecampagnes;
- het onderzoek van een compatibel systeem van vervoerbewijzen en van de beginselen van een tariefharmonisatie in het kader van algemene initiatieven voor tariefharmonisatie die door de openbaarvervoers-maatschappijen op hun grondgebied worden genomen;
- uitwerking en uitvoering van een gemeenschappelijke strategie inzake commercialisering;
- geïntegreerde informatie aan het publiek over de aansluitingmogelijkheden.

De GEN-overeenkomst voorziet de volgende artikelen op het vlak van commercialisering:

Art. 4. Daartoe engageren de partijen zich:

[…]

– de maatregelen te nemen en de nodige overeenkomsten af te sluiten voor de integratie van het aanbod aan openbaar vervoer vanuit het oogpunt van de gebruiker, met inbegrip van de harmonisering van de tarieven en de integratie van vervoerbewijzen;

– de nodige maatregelen te treffen om de automobilisten ertoe aan te zetten het gemeenschappelijk vervoer en het niet-gemotoriseerd vervoer te gebruiken;

Art. 5. Zonder afbreuk te doen aan andere geografische afbakeningen die door de partijen zijn vastgelegd voor de harmonisering van de tarieven en de integratie van de systemen van vervoerbewijzen en ontwaarding, strekt de GEN-zone zich uit in een straal van ongeveer 30 km rond Brussel. Deze zone is de geografische basis voor de strategie om het GEN-aanbod te ontwikkelen. Binnen deze zone gelden de bepalingen van onderhavige overeenkomst. […]

Art. 10. In het raam van hun respectieve opdrachten verzekeren de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in de Operationele Groep de coördinatie van hun activiteiten en meer bepaald inzake:

– de kennis van de behoeften van de klanten, evenals promotieacties, publiciteits- en informatiecampagnes; […]

– het onderzoek van een compatibel systeem van vervoerbewijzen en van de beginselen van een harmonisering van de tarieven in het kader van algemene initiatieven voor de harmonisering van de tarieven die door de maatschappijen voor openbaar vervoer op hun grondgebied worden ondernomen;

– verbetering van de aansluitingen en geïntegreerde informatie aan het publiek; […]

De uitvoering van de opdrachten en taken van openbare dienst die zijn toevertrouwd aan de openbaarvervoersmaatschappijen, valt verder onder de bevoegdheid van elke maatschappij afzonderlijk, overeenkomstig de geldende regionale en federale wetgeving.

Art. 14. §2. Het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer in de GEN-zone wordt door de maatschappijen voor openbaar vervoer op een voor de gebruiker geïntegreerde wijze aangeboden. De integratie wordt bekomen door een gecoördineerde aanpak van de volgende aspecten: amplitude, bedieningsfrequentie, dienstregelingen, de conceptie en het gebruik van de infrastructuur, het produceren en het meedelen van informatie aan de gebruikers, de harmonisering van tarieven en commercialiseringacties.

Art. 15. In het kader van de harmonisering van de tarieven, streven de partijen de invoering van een gemeenschappelijk tariefaanbod na.

– In een eerste fase voeren de vier maatschappijen voor openbaar vervoer een systeem in voor de wederzijdse erkenning van de vervoerbewijzen voor één, vijf, tien ritten en één dag, geldig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij passen hun software aan en installeren bijkomende validatietoestellen in de stations en stopplaatsen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

– In een tweede fase leveren de vier maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer compatibele vervoerbewijzen af die geldig zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de «randzone» die door de interministeriële conferentie van 30 november 1999 goedgekeurd werd. Zij passen hun software aan en installeren bijkomende validatietoestellen in de stations en stopplaatsen van de «randzone».

– In een derde fase voeren de vier maatschappijen voor de gehele GEN-zone een compatibel inningssysteem in, en dit in het vooruitzicht van een compatibel inningssysteem voor het hele grondgebied. Zij gebruiken daarbij de meest vooruitstrevende aangepaste technologie.

Art. 23. Er wordt een gemeenschappelijke strategie inzake marketing uitgewerkt door de maatschappijen voor openbaar vervoer, inzonderheid in de Operationele groep. Deze strategie strekt ertoe het GEN-spoorwegaanbod te promoten in samenhang met het geheel van het aanbod aan openbaar vervoer in de GEN-zone. De partijen verzekeren door geregelde en gecoördineerde acties de promotie, bijvoorbeeld door een logo.

Art. 24. Het informeren van de reiziger wordt op gecoördineerde wijze aangepakt. Het geïntegreerd informatiesysteem in de GEN-zone omvat een cartografisch element en alle gepaste informatiedragers teneinde zo goed mogelijk de inlichtingen m.b.t. de dienstregelingen, de tarieven en de gebruiksmodaliteiten te verspreiden. Deze informatie wordt continu bijgewerkt volgens de wijzigingen van het aanbod.



2. Drie pijlers

2.1 Samenwerken aan intermodale producten

Om haar reizigers duurzame mobiliteitsoplossingen van deur tot deur te kunnen aanbieden, gaat NMBS verder met het ontwikkelen van 'One-stop-shop'-ticketingoplossingen die de reiziger de mogelijkheid bieden om in één handeling één of meerdere vervoerbewijzen van verschillende operatoren aan te kopen. Via de 'One-stop-shop' in de NMBS-app kunnen momenteel tickets aangekocht worden voor De Lijn, net als de Brupass en het 'Parking Auto Ticket 1 dag' voor betalend parkeren aan het station.

In het kader van haar commerciële strategie werkt NMBS samen met andere openbaarvervoersoperatoren om het aanbod van gemeenschappelijke intermodale producten – ook binnen de GEN-zone – te analyseren en waar nodig te laten evolueren (vaststelling en herziening van prijzen).

Het geïntegreerde aanbod mag het financiële evenwicht van NMBS of dat van het ODC evenwel niet in gevaar brengen. Ter herinnering: binnen het kader van het ODC tussen de Belgische Staat en NMBS is in een specifiek aanvullend compensatiemechanisme voorzien voor het geval de invoering van geïntegreerde producten of tariefbeslissingen een negatief netto-effect heeft op de inkomsten van NMBS.

NMBS werkt samen met de andere openbaarvervoersoperatoren (TEC, De Lijn, MIVB) aan de ontwikkeling van bepaalde digitale diensten om de klantbeleving te verbeteren, met name op het vlak van de presentatie van de producten en van de interoperabele validatiesystemen voor de controle van vervoerbewijzen die door een andere operator worden uitgegeven.

In dit domein stelt het Openbaredienstcontract:

Art. 77: Ontwikkeling van intermodale oplossingen en gecentraliseerde ticketing

1. NMBS zorgt er ook voor dat ze haar klanten duurzame mobiliteitsoplossingen van deur tot deur aanbiedt, gebaseerd op geïntegreerde ticketing en een intermodaal aanbod.

2. Daartoe werkt NMBS verder aan de ontwikkeling van gecentraliseerde ticketingoplossingen die de reiziger de mogelijkheid bieden om met één enkele handeling één of meer vervoerbewijzen van verschillende operatoren te kopen.

In dat opzicht wordt prioriteit gegeven aan de verkoop van producten die het parkeren in het station mogelijk maken (auto en fiets), vervoerbewijzen van andere openbaarvervoersoperatoren en, al naargelang de mogelijkheden, aan andere vervoersdiensten die beschikbaar zijn in het station (bv. deelvervoersmiddelen).

Art. 78 : Intermodale producten die gemeenschappelijk zijn met de openbaarvervoersoperatoren

1. NMBS werkt samen met de andere openbaarvervoersoperatoren om het aanbod van gezamenlijke intermodale producten te analyseren en te ontwikkelen in de GEN-zone (vaststelling en herziening van de prijzen) en in de andere stedelijke zones van het land, om het gebruik van de trein en het openbaar vervoer te stimuleren.

2. Het geïntegreerde aanbod mag het financiële evenwicht van NMBS of dat van dit Contract niet in gevaar brengen. Als de invoering van geïntegreerde producten of tariefbeslissingen een netto negatief effect genereren op de inkomsten van NMBS, zowel door prijs- als volume-effecten, dan wordt een specifiek aanvullend compensatiemechanisme geactiveerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de evolutie van de verkoop of de verdeling van de inkomsten tussen de betrokken openbaarvervoersoperatoren.



2.2 Samenwerken om de klanten en producten beter te leren kennen

NMBS werkt samen met de andere openbaarvervoersoperatoren om de verkoop van geïntegreerde producten regelmatig op te volgen en om een beter inzicht te krijgen in de intermodale klanten in de GEN-zone, met name via klantenenquêtes.

Afhankelijk van de communicatiebehoeften die door de openbaarvervoersoperatoren worden geïdentificeerd, neemt NMBS deel aan communicatieacties over geïntegreerde producten die geldig zijn in de GEN-zone.

NMBS onderzoekt, samen met de andere openbaarvervoersoperatoren, de invoering van een gebruiksvriendelijke intermodale ticketingoplossing ('Pay As You Go') op nationaal niveau die dus ook de zogenaamde GEN-zone omvat.

Naar aanleiding van de presentatie 'Visie en ambitie rond intermodaliteit' door de vier operatoren tijdens de IMC van 30/09/25, hebben de vier Mobiliteitsministers besloten om met betrekking tot de aankoop van vervoerbewijzen en intermodale producten een gemeenschappelijk standpunt in te nemen binnen de overlegorganen van de GENgovernance. Zij vragen de vier PTO's om:

- de principes van 'Pay as you go' en 'Account-based ticketing' op te nemen in de denkoefening over de toekomstige tarifering in de GEN-zone, binnen een straal van 30 km buiten de BruPass XL-zone (met inbegrip van Ottignies/Louvain-la-Neuve en Nijvel), en deze principes mee te laten evolueren naargelang de verdere ontwikkeling;
- binnen het jaar verschillende scenario's grondig te onderzoeken en uit te werken voor een rationele ontwikkeling (d.w.z. een 'light' uitbreiding) van de huidige Brupass XL-zone, waarbij de financiële implicaties voor de 4 PTO's en hun respectieve overheden geobjectiveerd worden.

2.3 Samenwerken om de reizigersinformatie te verbeteren

NMBS werkt actief samen met de openbaarvervoersoperatoren om de intermodale klantenervaring in de stations te verbeteren, alsook voor voor de uitwisseling van dienstregelingsgegevens (inclusief realtimegegevens) om de reizigers betrouwbare, consistente en volledig intermodale informatie te kunnen bieden via de verschillende informatiekanalen (treinen, stations en digitale kanalen).

Elk jaar werkt NMBS haar intermodale kaart van het voorstedelijke aanbod in de GEN-zone bij en stelt ze deze ter beschikking via de daarvoor bestemde kanalen (internet, stations).

NMBS werkt samen met de MIVB voor de weergave van het S-netwerk op haar kaarten. NMBS communiceert over de spoorcomponent van het GEN-aanbod in termen van 'S'- aanbod.

Het S-logo, ontwikkeld bij de lancering van het voorstedelijke aanbod, wordt bevestigd als het visueel identificatiemiddel voor dit aanbod.

NMBS deelt de informatie over het voorstedelijke aanbod mee aan de stakeholders (gemeenten, andere operatoren, gewesten, enz.) zodat ze die via hun eigen kanalen verder kunnen verspreiden.

3. Intermodale producten

3.1 Realisaties 2020-25

Lancering van de Brupass XL

Op 1 februari 2021 werden de geïntegreerde 'Brupass XL'-tarieven gezamenlijk gelanceerd door de vier openbaarvervoersoperatoren in de in 1999 door de ICMIT bepaalde zone. Die bestrijkt een straal van 11,5 km rond de Grote Markt van Brussel, wat voor NMBS neerkomt op een totaal van 53 stations: de 35 stations van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en daarbovenop nog 18 stations in de randzone, nl. Beersel, Buda, De Hoek, Diegem, Dilbeek, Groenendaal, Groot-Bijgaarden, Hoeilaart, Holleken, Linkebeek, Lot, Nossegem, Ruisbroek, Sint-Genesius-Rode, Sint-Martens-Bodegem, Vilvoorde, Zaventem en Zellik. De bediening van Brussels-Airport valt hier niet onder.



De Brupass- en Brupass XL-tarieven zijn beschikbaar in 2e klasse; ze bestaan naast de monomodale tarieven en maken het mogelijk om gebruik te maken van de openbaarvervoersmiddelen van de vier operatoren in de betrokken zones. Ter gelegenheid van de lancering van het gamma geïntegreerde producten 'Brupass XL' worden de bestaande in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geldende geïntegreerde tarieven 'Jump' en 'MTB' omgedoopt tot 'Brupass'.

De invoering van de nieuwe geïntegreerde tarieven volgt op het akkoord van het Sturingscomité van januari 2020, dat werd gevalideerd door het ECMM in december 2020. Naar aanleiding van dit akkoord ondertekenden de operatoren in 2022 een globale overeenkomst waarin de tarifaire, commerciële, financiële en juridische aspecten van de Brupass- en Brupass XL-tarieven geregeld werden. De overeenkomst beschrijft onder meer de mechanismen voor de vaststelling en herziening van de prijzen, de validatieprocessen voor de tarieven, de verdeelsleutels voor de inkomsten uit abonnementen (en hun actualisering), en de mechanismen voor de toewijzing van de inkomsten tussen de operatoren voor de vervoerbewijzen per prestatie.

Digitale Brupass

Sinds november 2023 bieden NMBS, MIVB en TEC (De Lijn volgt nog in 2025) ook digitale versies aan van de Brupass- en Brupass XL-tickets voor 1 of 10 ritten. Die kunnen zowel digitaal aangekocht, als digitaal gevalideerd worden. Deze digitale tickets zijn redelijk populair: ze zijn goed voor iets meer dan 15 % van de totale verkoop van Brupass (XL)-tickets.



Brupass-campagne

Bij de invoering van de Brupass XL hebben de operatoren een gezamenlijk persbericht gepubliceerd en een reclamecampagne gelanceerd op basis van een gemeenschappelijk concept en een gemeenschappelijke boodschap. In het reclameontwerp werd de aandacht gevestigd op de gemeenten die betrokken waren bij de uitbreiding van de tariefintegratiezone. Op het ontwerp prijkten de logo's van de vier operatoren en kwam de branding naar voren van de operator die de boodschap naar buiten bracht. De slogan: "Met Brupass XL reis je met 1 vervoerbewijs voor de metro, tram, bus en trein rond in Brussel en omstreken".

NMBS heeft haar communicatie geconcentreerd op de volgende media: pers, website, schermen van de verkoopautomaten en de digitale affiches van 1 m² in de betrokken stations.

Deze campagne werd opnieuw gelanceerd in september-oktober 2022. Voor NMBS vormde dit ook de gelegenheid om haar nieuwe applicatie te promoten om de Mobib-kaart te valideren. NMBS focuste op haar eigen kanalen (verkoopautomaten, e-mail) en de affiches in het station.

3.2 Acties 2026-30

Een gemeenschappelijke visie voor de vier PTO's voor de aankoop van vervoerbewijzen en intermodale ticketing

Onze ambitie en strategie: Het is onze ambitie om de intermodale reizigers een vlotte en aangename reiservaring te bieden. Concreet betekent dit dat het de reiziger, dankzij zo eenvoudig mogelijke tariefstructuren, gemakkelijk gemaakt wordt om verplaatsingen van punt A naar punt B te betalen, zowel voor, tijdens, als na het traject. We willen op die manier het gebruik van intermodaal openbaar vervoer verder stimuleren.

Om deze ambitie waar te maken, hanteren we een gedifferentieerde strategie voor A. occasionele en regelmatige reizigers (tickets en tienrittenkaarten – zonder abonnement), en B. abonnementhouders woon-werk- en woon-schoolverkeer.



Toekomstige oplossing voor niet-abonnementhouders: Pay As You Go

Wij zijn ervan overtuigd dat een systeem waarbij je betaalt op basis van gebruik (Pay As You Go – PAYG) het meest geschikte model is om het multimodale openbaar vervoer op duurzame wijze te stimuleren op nationaal niveau, en dus ook in de stedelijke zones en randzones, voor de reizigers zonder abonnement. Daarom engageren we ons om de komende jaren nauw samen te werken aan een gecoördineerde invoering van PAYG.

PAYG is een innovatieve manier om het gebruik van het openbaar vervoer eenvoudiger en gebruiksvriendelijker te maken. Reizigers hoeven vooraf niet meer op voorhand te beslissen welk ticket of abonnement hen het best uitkomt. Ze hoeven enkel te valideren bij het instappen en uitstappen, vóór of tijdens hun rit. Hiervoor volstaat het dat de reiziger een account aanmaakt en daar een betaalmiddel aan koppelt.

Het systeem berekent vervolgens automatisch de correcte prijs voor het volledige traject. Zo betaalt de reiziger enkel voor de effectief afgelegde trajecten, wordt de complexiteit van de verschillende tariefsystemen en producten minder zichtbaar, en moet de reiziger minder keuzes maken tussen de verschillende tariefopties.

Het PAYG-systeem blijft optioneel en wordt nooit verplicht. Reizigers behouden altijd de mogelijkheid om vooraf een ticket aan te kopen (prepaid) voor een intermodale rit, als ze dat wensen.

Het PAYG-systeem biedt belangrijke voordelen voor de intermodale reiziger: gebruiksgemak (geen zorgen over het juiste ticket of product), vlotte ervaring



(ongeacht de operator), transparantie en gemoedsrust (altijd de juiste prijs), duurzaamheidsstimulans en uitbreidbaarheid (bijvoorbeeld naar deelfietsen).

De totale prijs van een traject komt overeen met de som van de prijzen van elk baanvak en hangt ook af van de productvoorwaarden (leeftijd van de reiziger, moment van de reis, enz.). Daarom onderzoeken we hoe we de productvoorwaarden tussen de operatoren kunnen harmoniseren, om meer duidelijkheid te scheppen voor de reiziger. We onderzoeken met name de definitie van een 'jongere' (tot 25 of 26 jaar) en de afbakening van piek- en daluren (indien van toepassing).

Een PAYG-systeem kan werken met verschillende tariefstructuren, zoals de huidige combinatie van vaste tarieven en afstandsgebonden tarieven, en met producten met verschillende frequentie zoals de voordeelkaarten (NMBS). Toch wordt het systeem pas echt transparant als deze tariefstructuren maximaal geharmoniseerd zijn.

Korte termijn: de one-stop-shop (OSS)

In afwachting van de invoering van een nationaal PAYG-systeem, zijn we van mening dat een ‘one-stop-shop’-systeem (OSS) de meest geschikte tussenoplossing is voor de multimodale reizigers zonder abonnement. Dit systeem kan zowel monomodale producten als geïntegreerde tickets omvatten.

Vandaag biedt de NMBS-app al een OSS-ervaring: naast haar eigen gamma aan tickets biedt ze ook tickets van De Lijn, de multimodale producten Brupass en Brupass XL en parkeertickets aan. Gezien de centrale rol van de trein in veel intermodale trajecten, lijkt het logisch om de NMBS-app verder te ontwikkelen als toegangspoort tot de OSS, met de mogelijkheid om dit model in de toekomst uit te breiden en te verfijnen in overleg met alle operatoren.

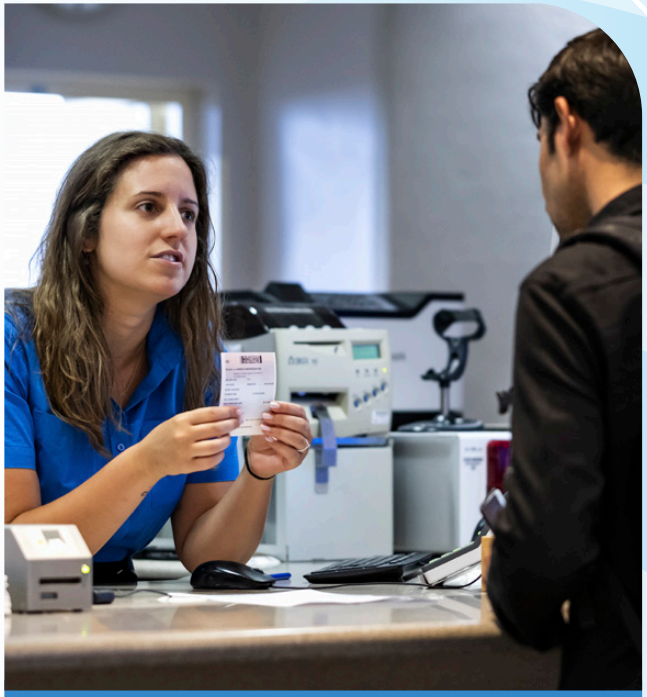


Abonnement Woon-Werk en Woon-School

Wanneer een abonnementhouder voor woon-werk- of woon-schoolverkeer twee of meer vervoersmodi combineert, gaat het (bijna) altijd om een trein-abonnement in combinatie met één of twee abonnementen voor het voorafgaande en/of aansluitende traject per tram, bus of metro. NMBS fungeert hierbij als one-stop-shop (OSS). Met one-stop-shop bedoelen we een eenvoudig aan-koopproces waarbij verschillende vervoerbewijzen beschikbaar zijn via één verkoopkanaal, bij voorkeur waarbij alles in één enkele betaling wordt geregeld.

Vandaag kan de klant effectief bij NMBS terecht om, naast een treinabonnement, ook een abonnement van De Lijn, MIVB of TEC aan te schaffen. Dit kan zowel aan het loket als via de NMBS-website. Zo’n 40 % van de NMBS-abonnementhouders koopt minstens één extra abonnement. Naast een trein-abonnement is ook een parkeerabonnement voor auto of fiets beschikbaar; momenteel maakt ongeveer 7 % van de treinabonnementhouders hiervan gebruik.

Het huidige systeem werkt goed. Voorlopig zijn er dan ook geen ingrijpende wijzigingen gepland. In een tweede fase van het PAYG-systeem zullen we echter onderzoeken hoe intermodaal vervoer verder kan worden gestimuleerd voor pendelaars die naar het werk of naar school reizen.



Samenvatting van de gemeenschappelijke visie van de vier PTO’s op intermodale ticketing

1. Prioriteit aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke ‘Pay-As-You-Go’ oplossing voor de vier PTO’s, met een concreet implementatievoorstel (architectuur, budget, planning) dat zal worden voorgesteld op de IMC van maart 2026.

2. Harmonisatie tussen de openbaar-vervoersoperatoren om intermodaliteit en geïntegreerde tarieven te faciliteren.

Evolutie van Brupass

Brupass en Brupass XL zijn oplossingen voor geïntegreerde tarieven voor openbaar vervoer in Brussel en omgeving. Vandaag bieden Brupass en Brupass XL een gamma interoperabele tarieven aan in Brussel en omgeving. Ze zijn beschikbaar op Mobib-kaart en digitaal.

De vraag naar een mogelijke uitbreiding van de Brupass XL-zone werd onderzocht door Stratec; de resultaten werden al voorgesteld aan de OG en GEN-Stuurgroep. Die studie toont aan dat de hefbomen waarover de openbaarvervoersoperatoren beschikken weinig impact hebben op de modal shift. Op basis hiervan is de aanbeveling van de vier openbare operatoren om de huidige tariefintergratiezone niet uit te breiden naar de GEN-zone (30 km), maar om de inspanningen te concentreren op het PAYG-systeem, zoals hierboven uitgelegd. Voor abonnementhouders beantwoordt het bestaande gecombineerde aanbod het best aan de behoeften van reizigers buiten de Brupass (XL)-zone.

Daarnaast identificeert de studie 14 stations en 436 bijkomende bushaltes in een reeks gemeenten buiten de huidige zone, die vergelijkbare profielen hebben als de gemeenten die al in de Brupass XL-zone zijn opgenomen (verplaatsingsstromen van/naar Brussel en kwaliteit/dichtheid van het aanbod).



De studie benadrukt echter ook de nadelen van een dergelijke uitbreiding: deze aanpassing van de tariefzone vermindert de duidelijkheid ervan, versterkt de randeffecten en versterkt de verschillen met de tarifering per kilometer. Een dergelijke uitbreiding zorgt er ook voor dat de bevolking buiten deze zone, namelijk tussen de takken van de sterstructuur, moeilijker bereikt wordt.

Bovendien zou deze uitbreiding financiële gevolgen hebben voor NMBS en mogelijks ook voor de andere PTO's. Een eerste raming van NMBS toont een impact van 15 tot 20 miljoen euro. Dit bedrag zou in voorkomend geval door de staat worden gecompenseerd op grond van artikel 78 van het openbaredienstcontract van NMBS.



Besluit

De 'Pay as you go'-principes zullen worden meegenomen in de denkoefening van de vier PTO's over de toekomstige tarifering in de GEN-zone, in de zone van 30 km buiten de Brupass XL-zone (met inbegrip van Ottignies/Louvain-la-Neuve en Nijvel), en de vier PTO's zullen deze principes mee laten evolueren naargelang de verdere ontwikkeling.

De vier PTO's zullen verschillende scenario's grondig onderzoeken binnen het jaar, en uitwerken voor een rationele ontwikkeling (d.w.z. een 'light' uitbreiding) van de huidige Brupass XL-zone, waarbij de financiële implicaties voor de vier PTO's en hun respectieve overheden geobjectiveerd worden.



4. Kennis van klant en product

4.1 Realisaties 2020-25

Verkoopresultaten Brupass en Brupass XL

Sinds het begin van de verkoop kent de verkoop van Brupass-tickets een stijgende trend. In 2024 werden er meer dan 3 miljoen ‘vervoerbewijzen per prestatie’ verkocht, en 160.000 maand- en jaarabonnementen (verkocht door alle operatoren samen).

Reizigersenquêtes (uitgevoerd in Q2 2025)

De tevredenheid bij de Brupass (XL)-klanten is hoog, wat resulteert in een sterke aankoopintentie (gemiddelde score van 6,9 voor Brupass en 7,5 voor Brupass XL). Drie op de vier klanten zouden opnieuw een abonnement kopen (49 % “zeker” – 27 % “waarschijnlijk”). Slechts 10 % geeft aan geen abonnement meer te zullen kopen.

De naamsbekendheid van Brupass is hoog bij de inwoners van de Brupass (XL)-zone, maar de kennis van de inhoud van het product kan voor Brupass XL nog verbeterd worden:

- Brupass is nu bekender dan MTB/Jump in 2020 (39 %);
- 77 % van de inwoners van de zones kent Brupass, 64 % Brupass XL;
- Slechts 28 % van de inwoners heeft helemaal geen kennis van de inhoud van Brupass, tegenover 45 % voor Brupass XL.

De abonnementen Brupass (XL) worden vooral gebruikt voor woon-werk-/woonschoolverplaatsingen, maar ook regelmatig voor andere doeleinden. De 10-rittenkaarten worden ook vaak gebruikt voor woon-werkverplaatsingen.

- Abonnementhouders van Brupass (XL) reizen frequent, dat wil zeggen minstens ‘enkele keren per week’, voor woon-werk-/woon-school-verplaatsingen (80 %), maar ook voor andere doeleinden.
- De 10-rittenkaarten worden eveneens regelmatig gebruikt voor woon-werk- of schoolverplaatsingen (30 % doet dit minstens wekelijks).



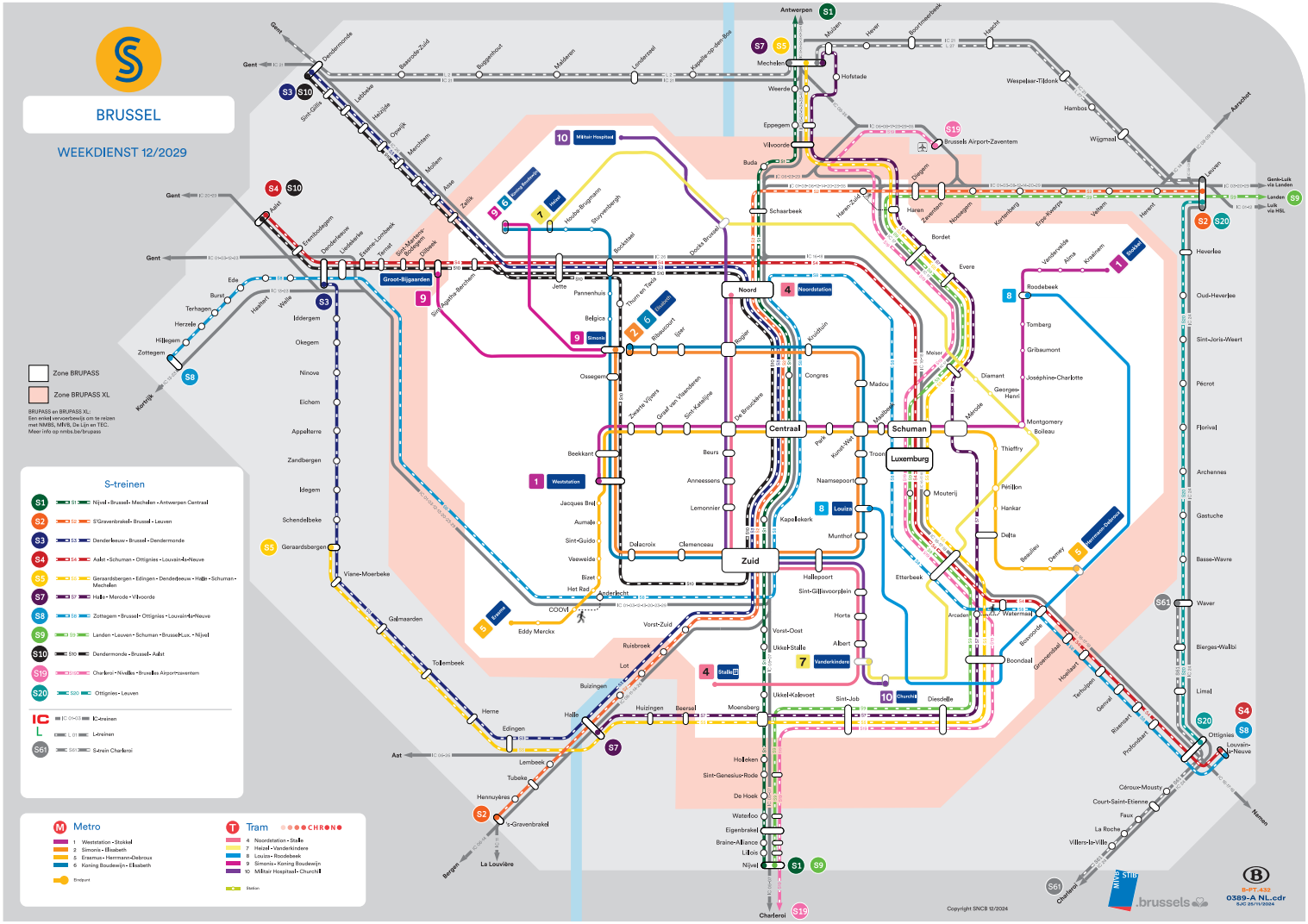
5. Informatie en promotie

5.1 Realisaties 2020-25

S-logo en netkaarten

Het S-logo wordt gebruikt in alle communicatie (schermen, affiche-campagnes, nummering van de S-treinen...) en in de signaletica van de stations (totem, stationsnaam...).

De netkaart van het S-aanbod wordt samen met de kaart van het structurerende net van de MIVB jaarlijks geactualiseerd.



Promotie van de S-trein bij de stakeholders

Na de covid-periode heeft NMBS opnieuw gemeente-bezoeken opgestart (Schaarbeek, Elsene en Evere) om het S-aanbod in het algemeen en specifiek in hun gemeente toe te lichten. Telkens werd daarbij een artikel afgeleverd dat klaar was voor publicatie. Door de vele werven in en rond Brussel, die een sterke impact hebben op het S-aanbod – in het bijzonder de werken in station Denderleeuw en aan de Carsoelbrug – konden de geplande presentaties niet worden voortgezet.

In 2021 en 2022 werd het S-aanbod voorgesteld tijdens de opleidingen voor mobility managers in Brussel en in 2023 bij Brupartners (de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).



Communicatie over de S-trein in het kader van werken

De promotie van de S-trein werd sterk getroffen door de coronacrisis. Toch voerde NMBS in augustus-september 2022 een promocampagne voor de S-trein, kort na de invoering van het nieuwe circulatieplan in de Vijfhoek (toepassing van het Good Move-plan in het centrum van Brussel). NMBS wilde dit momentum aangrijpen om de aandacht van het publiek te vestigen op de S-trein als hét vervoersmiddel bij uitstek om zich in en naar Brussel te verplaatsen. De slogan: “‘Beweeg in Brussel met de S-trein. Dat is pas een good move.” Voor deze campagne zette NMBS haar social media in (gericht op de inwoners van de Brusselse S-zone), de krant Metro, digitale straataffiches op drukke assen (tijdens piekuren en op plaatsen met files), de schermen in de Desiro-treinen en de crisisschermen in de stations.

In mei en oktober 2024 publiceerde NMBS pers-berichten en posts om te informeren over het aanbod S-treinen – zowel het algemene aanbod als de extra S-treinen die in mei-juni 2024 werden ingelegd – als alternatief voor de verkeersproblemen op de ring in het kader van de werken aan het Leonardkruispunt. In februari 2025, toen deze werken een nieuwe fase ingingen, heeft NMBS een nieuw persbericht gepubliceerd over de versterking van de treindienst tussen Brussel en Ottignies.



Intermodale informatie

De WG GEN Plaats heeft een pilootproject opgezet rond multimodale informatie aan de reizigers in het station van Etterbeek. De test verliep in verschillende fasen:

Juni 2024 : start van de test van het multimodaal scherm in het station van Etterbeek

Dec. 2024 : enquête onder de klanten door communicatiebureau LISTEN

Jan. 2025 : resultaten van de kwantitatieve (online) en kwalitatieve (interview) enquête

Uit de evaluatie van het POC Etterbeek blijkt dat:

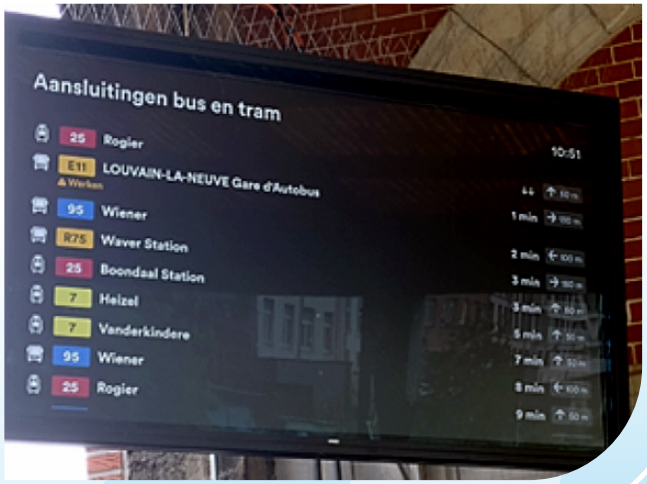
- 71 % van de reizigers die in het station van Etterbeek overstappen op het stadsvervoer, gebruikmaakt van de informatie die getoond wordt op het multimodaal scherm (23 % systematisch en 48 % occasioneel).
- 87 % van de respondenten die overstappen, zegt dat het scherm een invloed heeft op hun multimodale ervaring omdat het hen informeert over storingen bij de MIVB, TEC of De Lijn en over de tijd die ze hebben om over te stappen.
- De verbetersuggesties hebben voornamelijk betrekking op de leesbaarheid (lettertype en achtergrond), maar ook op de locatie (tweede scherm links van het reizigersgebouw).

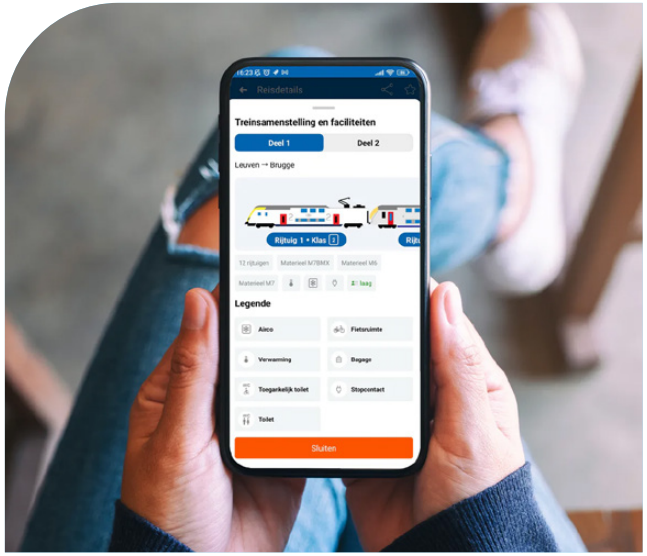
Belangrijkste conclusies:

- The add of this screen is positive for Etterbeek station, overall.
- The screen is used to check if there are disruptions and/or for delays among regular travelers. It has a positive impact, yet moderate, on intermodal mobility around the station. It might be useful for occasional/new travelers who are not familiar with the area of the station.
- The use and impact of the screen is good and there is no major barrier to the use of the screen so we believe that extending it to other stations may be beneficial for intermodal mobility in Brussels.

Op basis van deze positieve resultaten hebben de vier operatoren verenigd in de OG GEN in maart 2025 besloten om het concept van multimodale schermen uit te breiden naar andere GEN-stations. Deze stations worden gekozen op basis van een reeds uitgewerkte prioriteitenlijst, de geplande werken en hun gelijkenis met het teststation.







5.2 Acties 2026-30

Intermodale informatie aan de reizigers

Ons doel: de reizigers in realtime informeren, met coherente en kwalitatieve informatie, via de digitale kanalen en fysieke kanalen in de overstaphubs. Het is namelijk essentieel om reizigers vóór hun reis te informeren en hen tijdens hun reis gerust te stellen over eventuele storingen op het net en hen alternatieve reiswegen voor te stellen.

Zo werken de vier operatoren, waaronder NMBS, met de steun van de BMC aan het volgende:

- Reizigers van elke operator een multimodale reisplanner 'op maat' aanbieden, waarin zowel de geplande dienstregelingen als de realtime-gegevens van elk vervoersmiddel zijn geïntegreerd. Deze integratie is al beschikbaar in de reisplanner van NMBS via de app en de website, met realtime-informatie van de drie andere operatoren.
- Het opzetten van gemeenschappelijke standaarden voor reizigersinformatie (momenteel met focus op 'personen met beperkte mobiliteit en verstoord verkeer).
- De uitrol van een datahub (bij BMC) voor het verzamelen en ter beschikking stellen van reizigersinformatie aan de operatoren, maar ook aan andere derden (MaaS), onder meer via een Open-Dataportaal dat gemeenschappelijk is voor de vier PTO's (voorzien eind 2025). Op dit moment voeden alle PTO's deze datahub met hun geplande dienstregelingen en, indien beschikbaar, met hun realtimegegevens.
- De uitrol van een reeks oplossingen voor reizigers-informatie, beschikbaar voor elke operator, maar ook voor derden:
  - Herbruikbare building blocks voor elke operator (netkaarten, realtimegegevens enz.)
  - Een multimodale reisplanner-engine met integratie van de realtimegegevens, netkaarten en deel-mobiliteit (al in gebruik bij sommige operatoren)
  - IT-oplossingen voor de verspreiding van content op interactieve kiosken en/of multi-operator-schermen 'volgend vertrek' (SmartDisplays)
  - Overname van de Aribus-tool voor het realtime-beheer van de aansluitingen.



Kortom: NMBS werkt samen met de drie andere operatoren aan de implementatie en uitrol van een gezamenlijke datahub en Open-Dataportaal. Daarnaast worden ook samen standaarden opgesteld die zijn afgestemd op de standaarden die al in Europa bestaan in het domein van het openbaar vervoer, om alle reizigers geïntegreerde, betrouwbare en kwalitatief hoogstaande informatie ter beschikking te stellen. Dit maakt het met name mogelijk om in de intermodale hubs informatie over aansluitingen van de andere PTO's te tonen, die te harmoniseren en te verrijken met extra informatie-elementen.



Promotie naar stakeholders

Werkgeversorganisaties, bedrijven, universiteiten en scholen zijn belangrijke gesprekspartners om het gebruik van het S-net te promoten. Er worden regelmatig contacten gelegd en onderhouden met de steun van de NMBS-B2B-dienst. Er worden ontmoetingen georganiseerd, onder andere met de ULB, de VUB en KU Leuven.

De dienst Public Affairs van NMBS wordt ook ingeschakeld om nauwe banden te onderhouden met de gemeenten en gewesten, onder meer door hen alle nodige dragers ter beschikking te stellen voor de promotie van de voorstedelijke mobiliteit per S-trein en door mee te werken aan de opmaak van promotionele artikels (huis-aan-huisbladen, gemeentelijke nieuwsbrieven ...).

Er worden voornamelijk acties opgezet zodra in het vervoersplan een belangrijke verbetering van de bediening gepland is. Dit zal onder meer het geval zijn bij de volledige opening van Moensberg en van Braine-Alliance. Concrete didactische voorbeelden van nieuwe verbindingen of tijdswinst worden in de communicatie opgenomen.

Verantwoordelijke uitgever: Jihane Annane
Lay-out : B-CP.103
Januari 2026