

Amersfoort/Gent, 23 januari 2023

Aan: Kamer van volksvertegenwoordigers  
Commissie voor mobiliteit, overheidsbedrijven en federale instellingen  
T.a.v. de heer Jean-Marc Delizée

Betreft: Advies regionaal grensoverschrijdend reizigersvervoer

Geachte volksvertegenwoordigers,

U heeft Trein Tram Bus en Rover, de reizigersverenigingen in België en Nederland, verzocht om schriftelijk advies (DOC 55 2849/001) over het voorstel van resolutie 2849 (Marianne Verhaert c.s.) betreffende het verbeteren van het regionaal grensoverschrijdend reizigersvervoer per spoor.

TreinTramBus en Rover zijn zeer tevreden met deze resolutie. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om u hierover input te leveren. Wij doen dit gezamenlijk omdat wij ervan overtuigd zijn dat alleen met een gezamenlijke ambitie en inspanning aan beide kanten van de grens een verbetering van het grensoverschrijdende reizigersvervoer kan worden bereikt. Wij focussen hierbij op de grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland en België.

## Hoofdlijnen

Veel reizigers in de grensregio's wonen aan de ene kant van de grens en werken en/of winkelen aan de andere kant van de grens. Voor hen is het OV lang niet altijd een aantrekkelijke keuze. De auto is vaak de enige reële mobiliteitsoptie. Wij herkennen dan ook de analyse in de resolutie dat het regionale grensoverschrijdende reizigersvervoer over het spoor sterk kan en moet worden verbeterd. De grens vormt momenteel letterlijk een grote barrière in het OV-netwerk. Het aantal verbindingen en frequenties is te laag. Ook zijn er vaak tariefbarrières waardoor het reizen over de grens onnodig duur is.

Wij zouden echter hogesnelheidstreinen en regionaal spoorvervoer (stoptreinen en Intercity's) liever niet tegenover elkaar willen zetten. Beiden bedienen grotendeels andere groepen reizigers en hebben los van elkaar nog een grote groeipotentie. Door beide netwerken te versterken kan een multipliereffect ontstaan.

### Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

**KvK-nr:** 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01

**T:** +31 33 422 04 50

**IBAN** NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A

**M:** [secretariaat@rover.nl](mailto:secretariaat@rover.nl)

**I:** [www.rover.nl](http://www.rover.nl)

### vzw Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers

Kortrijksesteenweg 304, BE-9000 Gent

**Ondernemingsnummer:** 0.430.410.873

**T:** +32 9 223 86 12

**IBAN:** BE35 0682 0758 1037 **BIC:** GKCCBEBB

**M:** [info@treintramabus.be](mailto:info@treintramabus.be)

**I:** [www.treintramabus.be](http://www.treintramabus.be)

De indieners van de resolutie stellen terecht dat er voor elk grensoverschrijdend leefgebied een multimodaal, geïntegreerd transportnetwerk ontwikkeld moet worden. Dit betekent dat trein en bus samen moeten worden bekeken. Een goed voorbeeld hiervoor is de verbinding Maastricht-Hasselt. Nu het politieke draagvlak voor een tram na jarenlange discussies is vervallen, ligt er een plan klaar voor een "trambus". Deze trambus is echter niet aantrekkelijk voor reizigers omdat de reistijd lang blijft, aansluitingsknopen niet mogelijk zijn en het comfort bescheiden is. Het spoor op dit traject is deels nog aanwezig. Via het spoor kan veruit de snelste verbinding worden geboden tussen beide stations. Een bus kan meer gebieden ontsluiten, maar vraagt hoge frequenties om voldoende aantrekkelijk te zijn. Wij vragen de overheden realisatie van een spoorverbinding te onderzoeken die beide stations verbindt in combinatie met een verbetering van de busverbindingen. Hiervoor is het als eerste stap noodzakelijk dat Belgische en Nederlandse overheden op korte termijn in overleg treden teneinde de voorgenomen sloop van de oude spoorbrug over de Maas in Maastricht tegen te houden.

De beleidsinspanningen aan beide kanten van de grens om OV-verbindingen te verbeteren lopen in de praktijk nog niet altijd synchroon. Dit is zichtbaar in de moeizame voortgang van de verbetering voor de reiziger op vrijwel alle grensoverschrijdende spoorverbindingen. Zo is er een andere vorm van aansturing aan beide kanten van de grens. Het is van belang dat dergelijke verschillen worden overbrugd vanuit een gezamenlijk commitment en gevoel van urgentie. Technische barrières zoals verschillen in bovenleidingspanning en veiligheidssystemen zijn er ook, maar deze zijn oplosbaar.

In het vervolg van dit advies doen wij u enkele concrete voorstellen voor verbeteringen op het vlak van tarieven en in het aanbod op de verschillende grensoverschrijdende corridors.

## **Tarieven**

Roosendaal en Maastricht zijn op dit moment geen Belgische tariefpunten. De NMBS biedt naar deze stations wel een speciaal gamma aan, dat enigszins lijkt op het binnenlands aanbod (o.a. jongerenkorting en ouderenkorting). Het is echter nog steeds zo dat aan beide kanten van de grens het minimumtarief wordt geheven. De reiziger die de grens passeert betaalt per rit twee keer dit minimumtarief. Op korte ritten over de grens is hierdoor sprake van een grenstoeslag. Deze toeslag prijst de trein uit de markt. Als voorbeeld geven we Essen – Roosendaal (ongeveer 8 km), een enkele reis kost € 5,20, terwijl de vergelijkbare afstand Essen – Kalmthout momenteel € 2,50 kost. NMBS Railpass ("Standaard Multi") en de korting van NS Flex abonnementen zijn ook niet geldig op de grenstrajecten. In veel gevallen is het daarom goedkoper een nog steeds

relatief duur los kaartje voor het grenstraject te kopen in plaats van één ticket voor de hele reis.

Wij vragen u daarom de vervoerders te verplichten de grenstoeslag af te schaffen en alle binnenlandse reisproducten geldig te laten zijn tot tenminste het eerste knooppuntstation over de grens.

Het aanbod voor Roosendaal en Maastricht is niet beschikbaar voor de grensovergang richting Breda. Voor de IC Brussel-Amsterdam geldt namelijk een afwijkend tariefsysteem. Reizigers die met deze trein de grens passeren betalen hierdoor veel meer dan reizigers die over een vergelijkbare afstand reizen via andere grensovergangen of een vergelijkbare binnenlandse reis afleggen. Dit kan oplopen tot 50 tot 90% hogere tarieven. Rotterdam-Brussel kost € 38,70 terwijl Leuven-Oostende € 20,90 kost. Rotterdam-Antwerpen kost € 27,20 terwijl Brussel-Brugge € 14,70 kost. Reizigers kunnen dit (deels) opvangen door een "Early Bird" te boeken, maar de verplichte boekingstermijn van 7 dagen is een weinig flexibele formule. Voor een treinreis van nog geen 30 km (Breda-Noorderkempen) zouden dergelijke drempels niet mogen bestaan. Ook het jongerentarieff geldt niet in de IC tussen Breda en Noorderkempen. Wij vragen u daarom bij de NMBS en NS aan te dringen de tarieven te verlagen en het jongerentarieff en het ouderentarieff ook aan te bieden voor IC Brussel-Breda/Rotterdam.

### **Antwerpen – Essen – Roosendaal**

Reeds voor het invoeren van de Fyra in 2012 is overeengekomen dat de stoptrein Roosendaal-Antwerpen twee keer per uur zou gaan rijden. Dit is nooit gerealiseerd, hierdoor rijdt er nog steeds slechts één trein per uur. De laatste ontwikkeling is dat een beter aanbod op dit traject op zijn vroegst pas rond 2030 (!) komt. Volgens de Nederlandse veiligheidsinstantie is verhoging van de frequentie voor die tijd niet wenselijk omdat er geen adequate beveiliging aanwezig is (het Belgische materieel beschikt niet over het Nederlandse ATB-systeem). Inbouw van het Europese systeem ERTMS op het Nederlandse deel van het traject is pas voorzien rond 2030. Een minder ambitieus maar praktisch plan om het Belgische veiligheidssysteem TBL 1+ door te trekken tot 1 spoorsectie in Roosendaal is om onduidelijke redenen nooit gerealiseerd.

Concrete stappen voor daadwerkelijke realisatie van de frequentieverhoging zijn dus nog niet gezet. De verbinding wordt vooralsnog met de huidige frequentie opgenomen in de nieuwe Nederlandse hoofdrailnetconcessie en in het openbare-dienstcontract tussen de Belgische overheid en de NMBS.

De stoptrein Roosendaal-Antwerpen wordt gereden met stokoude treinstellen. De NMBS is niet van plan om daar voor 2030 iets aan te doen. De stoptrein stopt op de route 12

keer, waardoor de verplaatsing voor het gevoel van de reiziger te lang duurt. Terecht stelden eerdere onderzoeken dat een versnelling nuttig is en reizigers oplevert. Wij vragen meer ambitie voor deze verbinding, bijvoorbeeld door te onderzoeken of de intercity (Charleroi - Brussel - Essen een paar kilometer kan doorrijden naar Roosendaal. Wij zien hier een groter potentieel voor treinen op interregionaal niveau dan voor L- of S-treinen.

### **Antwerpen – Noorderkempen – Breda / Rotterdam**

De huidige intercityverbinding Brussel – Amsterdam met omwegen via Brussels Airport en Breda is het product van een afspraak uit de woelige post-Fyra-periode. NS en NMBS hebben terecht beslist om de functies van deze treinserie vanaf december 2024 op te splitsen. Er komt een nieuwe snelle treinserie die enkel in Brussel-Zuid, Brussel-Centraal (?), Antwerpen-Centraal, Rotterdam Centraal, Schiphol Airport en Amsterdam-Zuid zal stoppen. Dit bedieningspatroon vertoont opvallende overeenkomsten met dat van wijlen de Fyra. Mogelijks wordt de treinserie doorgetrokken naar Lelystad Centrum. Deze snelle trein zal worden gereden met Nederlandse treinstellen van het type ICNG. De reistijd zal door de kortere route en een snelheid van 200 km/uur circa 40 minuten korter zijn dan de huidige IC Brussel-Amsterdam en maar 10 minuten langer dan met Thalys.

Daarnaast blijft er in de plannen ook een tragere treinserie Brussel – Brussels Airport – Breda – Rotterdam Centraal met alle stops die er vandaag ook zijn. Tussen Brussel en Antwerpen wordt deze treinserie ingehaald door de nieuwe snelle intercity. Op de tragere verbinding zullen volgens onze informatie I11-rijtuigen worden ingezet, die aanvankelijk door de huidige Traxx-locomotieven en later door de nieuwe NMBS-locomotieven (type "17") worden getrokken.

Hoewel dit plan van dynamiek en ambitie getuigt, valt er bij nadere beschouwing wel het een en ander over op te merken.

- Twee treinen per uur tussen Brussel en Rotterdam klinkt mooi, maar wat heeft de reiziger eraan, als de ene treinserie de andere inhaalt en de verbindingen niet goed gespreid zijn over het uur? Hierdoor zal de verdeling van reizigers over de treinen niet efficiënt zijn en blijft het risico op overvolle treinen aanwezig. De vervoervraag voor zowel Thalys als IC Brussel-Amsterdam is op dit moment al zo hoog dat een tweede snelle IC Brussel-Amsterdam per uur noodzakelijk is.
- Voorlopig zijn tussen Breda en Antwerpen nog steeds maar 16 treinparen voorzien, terwijl dit er op dit deel van het traject voor een degelijke bediening eigenlijk meer moeten zijn. De keuze voor 16 treinparen leidt er momenteel toe dat de eerste IC uit Nederland pas na 8 uur in Antwerpen aankomt, terwijl de

laatste er al om iets voor 22 uur vertrekt. Dat is absoluut ontoereikend voor zowel pendelaars als uitgaanspubliek.

- In België zorgt de invoering van de snelle IC voor grote inpassingsproblemen in de binnenlandse dienstregeling. Te vrezen valt dat het herkenbare patroon met 4 IC's tussen Brussel en Antwerpen grondig wordt verstoord of dat er in het ergste geval maar 3 binnenlandse IC's overblijven. De flessenhals zit vooral in het deeltraject Mechelen – Antwerpen omdat de HSL-treinen hier het spoor delen met binnenlandse treinen met meerdere tussenhaltes. De snelheid is hier ook gelimiteerd tot 160 km/uur. Een eerste maatregel om de capaciteit te vergroten is het realiseren van een ongelijkvloerse kruising ten noorden van Mechelen Nekkerspoel bij de aansluiting van de nieuwe lijn (25N) en de oude lijn (25).
- De "trage" IC Brussel vraagt in Nederland veel spoorcapaciteit op zowel Rotterdam Centraal als Breda doordat deze trein hier moet keren. Dit gaat ten koste van benodigde capaciteit voor extra binnenlandse Intercity's tussen Rotterdam, Schiphol en Amsterdam en capaciteit voor extra Intercity's en Sprinters tussen Rotterdam, Breda en Eindhoven. Het is daarom wenselijk dat internationale treinen op de corridor Antwerpen-Rotterdam doorgaande treinen zijn naar Amsterdam in een halfuurspatroon. Zo kan de beschikbare capaciteit optimaal worden benut.
- Een kans om een snelle en directe verbinding tussen Antwerpen en bestemmingen ten oosten van Breda zoals Utrecht, Arnhem of de groeimetropool Eindhoven worden gemist. In Eindhoven kan aansluiting gegeven worden op de geplande trein Eindhoven-Düsseldorf, die ook voor reizigers uit de provincie Antwerpen interessant kan zijn.

Gezien de grote vervoervraag van de reizigers en de noodzaak de spoorcapaciteit optimaal te benutten vragen wij u samen met de Nederlandse overheden bij de vervoerders aan te dringen op twee snelle Intercity's tussen Amsterdam en Brussel in een halfuurspatroon. Wij vragen u de vervoerders daarnaast te verplichten een afzonderlijke IC-dienst Breda-Antwerpen te bieden (1 of 2x per uur) die in België doorrijdt naar Brussels Airport en/of Gent en in Nederland zo mogelijk naar Eindhoven Centraal, Arnhem Centraal of Utrecht Centraal. Hiermee kan Noorderkempfen 3-4x per uur een verbinding krijgen met Antwerpen. Wij vragen u in beide richtingen tussen Antwerpen en Breda vroegere en latere verbindingen te bieden (vertrek eerste trein voor 6:30 uur en laatste na 23:30 uur).

### **Luik – Maastricht**

Vanaf december 2023 zal naar verwachting de Drielandentrein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken eindelijk gaan rijden. Terwijl er op het Nederlandse en Duitse deel een halfuursdienst gaat rijden, is er tussen Maastricht en Luik maar 1 trein per uur voorzien,

weliswaar aangevuld met een S-trein Visé – Luik, waarvoor in Visé een apart perron wordt aangelegd.

Wij vragen om ruimer te denken en over de hele verbinding een halfuursdienst in te leggen. Vervoerskundig is het nuttiger en exploitatief ook efficiënter om een doorgaande halfuurdienst te exploiteren in plaats van een uurdienst en twee losse eindjes Maastricht – Eijsden en Luik – Visé. De middelen voor dat kopspoor kunnen volgens ons nuttiger worden besteed.

In aanvulling op realisatie van een halfuursdienst voor de Drielandentrein zien wij ook kansen voor verlenging van de Intercity Eindhoven-Maastricht naar Luik. Hiervoor is het nodig dat meer Nederlands IC materieel geschikt wordt voor rijden in België onder 3KV bovenleidingspanning.

### **Drie nieuwe regionale verbindingen**

Naast heropening van de spoorverbinding **Maastricht-Hasselt** zien wij op korte termijn kansen voor nog twee nieuwe regionale verbindingen.

Er wordt geïnvesteerd in verbetering van de corridor **Gent-Terneuzen** voor goederentreinen. In 2023 wordt besloten welke investeringen zullen worden gedaan. Dit biedt ook kansen voor een nieuwe reizigersverbinding. Uit onderzoek blijkt dat er een potentieel is van 2 á 3.000 reizigers per dag op deze verbinding, zie: <https://railghentterneuzen.eu/nl>. De planning is om de uitbreiding van de infrastructuur voor goederentreinen gerealiseerd te hebben in 2029. Door nu te besluiten ook een passagiersverbinding hierin mee te nemen kunnen perrons tijdig worden gebouwd en kan in dat jaar de reizigersverbinding starten. Dit vraagt wel om een spoedige keuze over de marktordening (opname van de verbinding in contract van openbare dienst/hoofdrailnetconcessie dan wel aanbesteding), onderzoek of het mogelijk is het traject te elektrificeren, en besluitvorming over een eventuele benodigde overheidsbijdrage aan de exploitatie zodat tijdig kan worden overgegaan tot de aanschaf of inhuur van materieel.

Ondanks de opname in het regeerakkoord Rutte III in 2017 is de verbinding **Hamont-Weert** nog niet gerealiseerd. De infrastructuur in België is helemaal klaar, maar aan Nederlandse zijde is nog elektrificatie nodig (inclusief spanningssluis) en in de maximale variant een extra perron in Weert en een extra brug over de Zuid-Willemsvaart. Gezien de hoge kosten daarvan is er nog geen realisatiebesluit in Nederland genomen. Wij vragen om spoedige afronding van dit project. Een goedkopere oplossing is mogelijk: het plaatsen van een extra wissel op station Weert bij het bestaande perron en aanpassing van een goederenwachtspoor, de realisatie van een keerspoor voorbij station Weert of een eenvoudig nieuw perron aan de zuidzijde van het station. Voor de

toekomst zien wij potentieel voor verhoging van de frequentie Antwerpen-Hamont-Weert naar 2x per uur en het verlengen van de verbinding tot Roermond.

### **Tot slot**

Wij nodigen u op samen met vervoerders, infrabeheerders en de overheden aan beide kanten van de grens uit om in overleg met de reizigersorganisaties tot een ambitieuze actieagenda met concrete realisatietermijnen te komen voor een sterke verbetering van het grensoverschrijdende openbaar vervoer met regionale treinen, HSL-treinen én bussen. Dit kan zorgen voor een mobiliteitstransitie van auto en vliegtuig naar de meer duurzame elektrische trein en bus. Een dergelijke verschuiving draagt bij tot het klimaatbeleid, de vermindering van files, de vergroting van de leefbaarheid in binnensteden en de verhoging van de verkeersveiligheid. Wij adviseren u hierbij niet alleen te kijken naar de pendelaar, maar ook naar de recreatieve reiziger. Het stimuleren van het OV-gebruik in de daluren maakt het OV rendabeler en kan bovendien een economische impuls zijn voor de grensregio's.

Uiteraard zijn wij bereid dit advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Peter Meukens, voorzitter TreinTramBus  
Freek Bos, directeur Rover