Verbetering van het (kort-)grensoverschrijdend spoorvervoer tussen België en Nederland

Bilaterale ministeriële verklaring, 21 juni 2016

Inleiding
België en Nederland zijn belangrijke handelspartners van elkaar. Ook sociaal en cultureel vertonen de inwoners van deze landen veel verwantschap. Toenemende internationale oriëntatie leidt ertoe dat de grenzen tussen onze landen vervagen. Steeds vaker wordt over de grenzen heen gestudeerd, gehuwd, gewerkt, gerecreëerd en worden goederen getransporteerd en zaken gedaan. Daarbij gebruiken de meeste mensen de auto. Het aandeel van het spoorvervoer op het totaal aantal 'grensoverschrijdende verplaatsingen' blijft achter.

Goede internationale verbindingen (robuust en performant) zijn randvoorwaardenscheppend voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van zowel nationale economieën als van de gebieden nabij de grens. Hierbij is het tevens essentieel om de reiziger een zo kort mogelijk reistijd aan te kunnen bieden, onder andere door het garanderen van robuuste overstapmogelijkheden.

Het aandeel van het grensoverschrijdend spoorvervoer ten opzicht van andere modaliteiten kan worden verhoogd door het verbeteren van relatief kleine schakels in het grensoverschrijdende netwerk, gecombineerd met het wegnemen van barrières op het gebied van reisinformatie, tarifering en vervoersbewijzen. De kwaliteit van de dienstverlening en het reisaanbod per trein in de grensregio wint zo aan beide zijden van de grens aan kracht ten opzichte van andere middelen van vervoer.

Het lange afstandsvervoer tussen Brussel en Amsterdam/Den Haag, zoals Thalys, Eurostar en IC Brussel-Amsterdam, is al vol in ontwikkeling. België en Nederland willen ook versneld de (kort)grensoverschrijdende spoorverbindingen verbeteren en aantrekkelijker maken voor de reizigers. Als onderstaande acties gerealiseerd worden krijgen de economieën van de betrokken landen een impuls, wordt de leefbaarheid en het vestigingsklimaat verbeterd, én wordt een bijdrage geleverd aan de verduurzaming van transport in Europa. Daarmee draagt het bij aan de realisatie van het Klimaatverdrag van Parijs (COP2015).

Afspraken
De ministers spreken het volgende af:

Algemeen
België en Nederland gaan samen:

1. onderzoeken welke drempels de reiziger op dit moment belemmeren in zijn keuze voor de trein, deze te analyseren en voorstellen uit te werken (in overleg tussen België en Nederland) teneinde een door beide landen gedragen en financieel gezonde oplossing te vinden en deze te implementeren.
2. de belemmeringen als gevolg van gebruik van verschillende systemen en als gevolg van verschillen in regelgeving, procedures en normen en – indien nodig – ontbrekende infrastructuur zoveel mogelijk wegnemen, daarbij rekening houdend met lopende initiatieven.

Concreet
België en Nederland gaan samen:

1. mogelijke verbeteringen van de verbinding Antwerpen-Roosendaal verder onderzoeken.
2. mogelijke verbeteringen faciliteren op de verbinding tussen Maastricht en Luik. De vervoerders worden verzocht onderzoek te doen naar de realisatie van de drielandenverbinding tussen Luik, Maastricht en Aken (o.a. kosten-baten).
3. onderzoeken of het internationale vervoer tussen Brussel en Amsterdam over Lijn 4/HSL-Zuid verder te verbeteren is. De vervoerders worden verzocht te verkennen hoe deze verbinding verder te optimaliseren is, door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen.
4. mede vanwege het belang van interoperabiliteit de uitrol van ERTMS op de grensovergangen goed met elkaar afstemmen, ook met de infrastructuurbeheerders.
5. werken aan meer geïntegreerde ticketing- en reisinformatiesystemen, die in het gehele gebied zonder beperkingen toegankelijk zijn voor reizigers. Dit zou moeten plaatsvinden op een manier die aanspreekt bij reizigers en op een manier die ook daadwerkelijk praktisch en logisch is (bijv. met abonnementen): eenvoudig toegankelijk en toepasbaar in het grensoverschrijdende treinverkeer door personen.
6. structureel periodiek overleg voeren om gezamenlijk invulling te geven aan de ambities/ afspraken en bottlenecks en kansen te bespreken die raken aan grensoverschrijdende verbindingen/ het vervoer.

Om bovenstaande te kunnen realiseren zullen de bewindslieden spoorvervoerders en infrastructuurbeheerders verzoeken om daar waar nodig actie te ondernemen.

Partijen spreken af bij al hun inspanningen steeds rekening te houden met robuuste aansluitmogelijkheden op de HSL-trajecten in de grensregio's en de samenwerkingsafspraken die zijn gemaakt in 2013 omtrent de IC Brussel – Amsterdam via de HSL, waardoor de facto een derde grensoverschrijdende verbinding (Antwerpen – Breda) in dienst zal worden genomen.

Hieronder wordt per verbinding een en ander uitgewerkt:

<u>Roosendaal - Antwerpen (-Brussel)</u>
In 2017 rijdt de intercity Brussel-Amsterdam over het HSL-tracé via Breda in plaats van Roosendaal. Er zal vanaf dat moment eens per uur een stroptrein rijden tussen Roosendaal en Antwerpen. Daarnaast rijden er nu op werkdagen ook nog twee P-Treinen (lokale treinen). Om het vervoersaanbod tussen West-Brabant en Antwerpen op peil te houden en de robuustheid van de verbindingen tussen de Zuidelijke Randstad en de Vlaamse ruit te vergroten is het van belang de frequentie en snelheid van het treinaanbod te onderzoeken op de mogelijkheden tot uitbreiding en/of versnelling. Dit zou kunnen zodra de IC Brussel-Amsterdam de (gedeeltelijke) omklap maakt van het conventioneel spoor via Roosendaal naar de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam.
Het beter benutten van bestaande infrastructuur en verbindingen is daarbij het uitgangspunt. De grootste uitdagingen op dit traject liggen op technisch vlak. De volgende acties worden opgepakt:

1. Voor de korte termijn is een tweede lokale trein op dit traject een mogelijkheid die wellicht kan worden gerealiseerd in het kader van de wegwerkzaamheden die plaatsvinden rondom Antwerpen. België en Nederland zullen samen met de vervoerders NMBS en NS een studie naar haalbaarheid en kosten verrichten de mogelijkheden om de tweede lokale trein door te trekken van Essen tot Roosendaal.
2. Een toekomstvaste oplossing voor de middellange termijn is het doortrekken van de Belgische IC Brussel-Essen tot aan Roosendaal. De haalbaarheid en kosten worden onderzocht.
3. België en Nederland zullen zich gezamenlijk inspannen om draagvlak te krijgen bij de Europese Commissie voor ERTMS-subsidie op dit traject.

Luik - Maastricht - Aken

Momenteel rijdt er tussen Luik en Maastricht eens per uur een stoptrein en is er een grensoverschrijdende verbinding tussen Verviers en Aken. Binnen het Euregio-gebied Luik- Maastricht - Aken is veel onderlinge samenhang en dagelijkse interactie (woon-werk, woon-leisure, woon-onderwijs) en daarmee veel economisch potentieel.
Om dit potentieel verder te benutten wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor een rechtstreekse grensoverschrijdende verbinding tussen deze drie steden.
Daarnaast zal een dergelijke verbinding het zuiden van Nederland aansluiten op de ICE/HSL stations Aken en Luik, en komen steden als Keulen, Frankfurt, Brussel en Parijs een stuk dichterbij te liggen. Om dit te realiseren spreken België en Nederland het volgende af:

1. België en Nederland en de betrokken vervoerders bespreken de mogelijkheden om de huidige verbinding Luik-Maastricht te verbeteren, binnen het huidig wetgevend kader.
2. De vervoerders brengen in beeld wat de mogelijkheden zijn om de verbinding Luik-Maastricht-Aken te realiseren, op basis van een gemeenschappelijke kosten-baten analyse en binnen het huidig wetgevend kader.
3. Om seamless travelling mogelijk te maken wordt er gestreefd naar een transparante en op de reiziger georiënteerde ticketing en tarifering in de drielandenregio (Luik-Maastricht-Aken). België en Nederland vragen de betrokken vervoerders te komen tot innovaties op deze lijn, eventueel via een marktbevraging.

Dhr. Francois Bellot
Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS

Mevr. Sharon Dijksma
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu