

Inbreng ROVER Lijn 12 overleg (Kalmthout 21-3-2011)

Beschouwingen Internationaal verkeer

1 Inleiding

Als vertegenwoordiger van de werkgroep internationaal bij Rover zal ik de belangen van de internationale reiziger toelichten. Hiertoe schets ik verschillende internationale reizigersstromen.

2 Lokaal vervoer (België/Nederland)

(van haltes tussen Antwerpen en Roosendaal naar Nederland). In Roosendaal is de belangrijkste aansluiting de halfuur sneldienst Vlissingen, Goes, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam via Haarlem. Deze trein stopt op meer plaatsen dan de huidige intercity en is trager.

.2.1 Onze wens:

Is een goede overstap in Roosendaal op de IC Vlissingen Amsterdam en andere treinen. Er veranderd weinig. Geen grote vervoersstromen.

3 Langeafstandsvervoer Nederland - Antwerpen en verder

.3.1 Van Zeeland

Deze hoek-om verbinding van Roosendaal is nu al weinig aantrekkelijk en zal nog minder aantrekkelijk worden als er een trage verbinding Roosendaal Antwerpen komt. Een snelbus Bergen-op-Zoom naar Antwerpen langs de snelweg is een mogelijk alternatief.

.3.2 Van Zuidoost Nederland (HSL verbinding via Breda)

Voor veel reizigers in Zuidoost Nederland is Breda een veel betere overstapplaats dan Roosendaal. Vanuit Dordrecht en verder in het Noorden is de route langs Breda korter dan via Roosendaal en beter bereikbaar vanuit de Randstad. Er is nu een uurdienst tussen Antwerpen en Noorderkempfen. Als deze verlengd wordt en er een goede uurverbinding Breda Antwerpen via de HSL ingesteld wordt, zullen veel reizigers de voorkeur geven aan een overstap in Breda. Essentieel is echter dat er geen reserveringsplicht komt en dat de tarieven redelijk blijven. (ik kom hier later op terug) Wij zijn daarom voorstander om i.p.v. de voorgestelde tweeuursdienst Brussel, Antwerpen, Breda, Rotterdam en Den Haag, de Fyra treinstellen enkel in te zetten tot Breda om er een uurdienst van te maken.

4 HSL reizigers die een alternatief willen (van de Randstad)

Volgens de plannenmakers zullen alle reizigers die de HSL kunnen gebruiken deze ook gaan gebruiken. Deze veronderstelling is niet juist:

Hoewel veel reizigers tussen Antwerpen en Rotterdam met de Thalys kunnen reizen en aanzienlijk sneller op hun bestemming zijn. (een halfuur i.p.v. meer dan een uur) verkiezen veel reizigers toch nog de Beneluxtreindienst. In de spits is die dan ook tussen Antwerpen en Roosendaal overvol. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen:

- Het HSL tarief sluit het gebruik van nationale kortingskaarten en gebruik van goedkope nationale reisproducten (bijvoorbeeld railpas) uit. De reiziger betaalt dan niet alleen een toeslag voor de hoge snelheid maar is ook zijn kortingen en voordelen

kwijt. Voor sommige reizigers betekent dit een prijsverdubbeling of nog erger. Met het vroeg boeken kan men soms nog voordelige tickets krijgen, maar dan is men alle flexibiliteit kwijt. Bovendien zijn die vaak niet beschikbaar tijdens de spits wanneer men wil reizen.

- Volgens NS zal voor alle internationale reizen een vervoerbewijs inclusief reservering verplicht worden. Ook voor Breda Antwerpen! Dit betekent dat de reizigers tussen België en Nederland alle flexibiliteit kwijt zijn. Dit is een heel andere soort reizigers dan tussen Nederland en Parijs. Er zijn veel studenten en budgetreizigers. Bovendien is de toegang tot reserveringen zowel in België en Nederland beperkt. Als je de reis niet voorbereidt op internet heb je pech. Er zijn geen automaten in de stations waar je internationale vervoersbewijs kan kopen en alleen bij grote stations kan je met een dure toeslag vervoerbewijzen kopen. In Frankrijk gebruik men vaker reserveringen voor langeafstandstreinen, maar de stations zijn wel voorzien van automaten waar je reserveringen net voor vertrek nog kan omboeken. Hierdoor krijgt de reiziger een zekere flexibiliteit terug.

Wij voorzien dat een grote groep reizigers ondanks de langere reistijd toch nog de voorkeur geven aan een niet-HSL route langs Roosendaal. Zeker als er een reserveringsplicht komt op Breda Antwerpen en een duur internationaal tarief Breda – Noorderkempen.

.4.1 Koppeling HSL Breda met spoorlijn 12

De dienstregeling van lijn 12 is dus afhankelijk van wat er op Breda Antwerpen gaat rijden. Als daar geen trein van de grond komt, is een goede snelle verbinding Roosendaal Antwerpen absoluut noodzakelijk. De reiziger heeft dan geen keus.

.4.2 Onze wens:

Is een snelle treinverbinding vanuit Roosendaal tot Antwerpen en liefst verder naar Brussel. Wij zien echter nog voldoende vraag om een doorgaande verbinding tot Rotterdam of Den Haag te rechtvaardigen. Dit blijkt uit het vervoersonderzoek van 2007. Wij vrezen dat dit echter niet haalbaar is, gezien de houding van de spoorwegen aan beide kanten van de grens. Hiervoor is een duidelijke politieke wil aan beide zijde van de grens nodig.

5 Financiële problemen met de Fyra

Ik moet even de achtergrond toelichten waarom het niet in NS belang of die van de Nederlandse staat, dat er een goede snelle overstapverbinding in Roosendaal naar Antwerpen is.

De bouwkosten van de hogesnelheidslijn zijn hoog opgelopen door allerlei onnodige extra's, zoals tunnels onder de weilanden, waar de reizigers geen baat bij heeft. De staat wil de investeringen volledig terugverdienen. NS heeft om haar monopolie te behouden een veel te duur HSL exploitatiecontract gesloten, met veel te dure infraheffingen. Nu komt men erachter dat de reizigers niet bereid zijn deze hoge toeslagen te betalen. De Fyradienst tussen Rotterdam en Amsterdam rijdt bijna helemaal leeg. Voor het recht om met standaard materieel met 160 km/u te rijden vroeg men meer dan 7 € toeslag. Men heeft onlangs de toeslag verlaagd, maar de NS HSL dochtermaatschappij HSA stevent af naar een faillissement. Hoe dan ook, de verwachte miljoenen voor de staatskas zullen nooit binnenkomen en de Nederlandse staat zal ervoor moeten opdraaien. Zowel de staat als NS hebben er alle belang bij om zoveel mogelijk reizigers in de HSL te dwingen en de alternatieven onaantrekkelijk te maken door een verplichte overstap en een veel langere reistijd dan vroeger.

6 Voorbeeld Brussel Keulen

Een goed voorbeeld hoe de belangen van de reiziger in de knel kunnen komen is de verbinding Brussel Keulen. Daar reed om de twee uur een IC A trein van Oostende via Brussel, Luik, Aachen door naar Keulen. Er kwamen Thalysen te rijden tussen Brussel en Keulen ook met ongeveer een tweeuursdienst. De Thalys bleef echter redelijk leeg. Resultaat: De IC A wordt omgelegd naar Eupen en voor de lokale dienst wordt om de twee uur een sneltrein ingelegd tussen Luik en Aachen. Een reiziger Brussel Keulen die geen Thalys of ICE neemt, moet nu twee keer overstappen. Bovendien moet hij in Luik lang wachten op zijn aansluiting. Ook na Aachen komt hij in een lokale sneltrein. Al met al is al is zijn reistijd met meer dan een uur verlengd!

7 Een goedkoper alternatief voorstel Breda Antwerpen

Budget reizigers zijn onaantrekkelijk voor vervoersmaatschappijen en ze gaan daar geen inspanning voor leveren. Wel wil NS een oplossing voor reizigers uit Zuid Nederland die naar België en verder willen reizen. Ze verwachten niet dat reizigers eerst naar Rotterdam reizen om de HSL te pakken. Hiervoor is HSL verbinding Breda Antwerpen geschikt om deze reizigers op te vangen. De politieke verbinding Den Haag Rotterdam Breda Antwerpen Brussel maakt deel van het HSA contract en het is de bedoeling om met het dure Ansaldo 250 materieel te rijden. Breda Antwerpen is echter een internationale verbinding en iedere vervoerder mag er rijden onder de principe van de vrije markt. Er rijden nu getrokken treinen van de NMBS tussen Noorderkempem en Antwerpen onder het Europese beveiligingssysteem ETCS. Deze rijden nu niet harder dan 160km/u, maar er bestaat Belgisch getrokken materieel dat 200 km/u kan rijden (HSL Leuven Luik). Deze treinen kunnen doorgetrokken worden naar Breda en kosten veel minder dan het Fyra treinstel materieel. Voor het Belgisch treinmaterieel moet een technische oplossing komen zodat men geen dure Nederlandse ATB treinbeveiliging moet installeren voor de paar kilometer spoor in Breda op de oude spoorlijn. De NMBS kan een eigen exploitatievergunning aanvragen in Nederland. De stad Breda kan dan rechtstreeks met de NMBS onderhandelen zonder rekening te houden met het HSA contract. Reizigers kunnen dan met het Belgisch nationaal tarief reizen tot Breda. De stad Breda heeft grote plannen en bouwt een HSL terminal. Een goede verbinding met Antwerpen is nodig om dit project zinvol te maken. Lokale overheden aan beide kanten van de grens hebben er alle belang bij om samen op te trekken.