

Informatie- en discussievergadering Lijn 12

Gemeentehuis Kalmthout, 21 maart 2011

Aanwezigen :

Bruni Hens	Actiecomité Lijn 12
Tom Bevers	Actiecomité Lijn 12
Alain Pieters	Verkeerskundige in opleiding
Chris Brouwers	Diensthooft mobiliteit provincie Antwerpen
Jef Van den Bergh	Federaal volksvertegenwoordiger (CD&V) - Kalmthout
Lukas Jacobs	Burgemeester Kalmthout
Dirk De Kort	Burgemeester Brasschaat
Marc Schram	ROVER
Kees Smilde	TreinTramBus
Marcel Walraven	Voorzitter Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer
Lieve De Block	Schepen van verkeersveiligheid en mobiliteit Kapellen
Bernd Missal	Gemeenteraadslid Roosendaal (SP)
Corné van Poppel	Gemeenteraadslid Roosendaal (SP)
Gaston Van Tichelt	Burgemeester Essen (CD&V)
Clarisse De Rydt	Schepen Kalmthout
Kasper Vanpoucke	Animo Noord
Ronny Kruyniers	Districtsvoorzitter Ekeren
Arno Verduin	Adviseur mobiliteit gemeente Roosendaal
Anita Rombauts	Dienstchef strategie NMBS Mobility
Stefan Nicolaï	Adviseur Routemanagement NMBS Mobility
Roger Heijltjes	Projectleider OV-Netwerk BrabantStad Provincie Noord-Brabant
Sarah Brouwers	Deskundige Wegen gemeente Kapellen
Dirk Piette	Medewerker federaal volksvertegenwoordiger Jan Van Esbroeck (N-VA) – Kalmthout

Verontschuldigd :

Zuhal Demir	Federaal volksvertegenwoordiger (N-VA) – Ekeren
Harold van der Kraan	Gemeenteraadslid Kapellen (sp.a)
Inga Verhaert	Bestendig afgevaardigde mobiliteit provincie Antwerpen
Dirk Smout	Gemeenteraadslid Essen (N-VA/PLE)
Dirk Van Mechelen	Burgemeester Kapellen
Ludwig Caluwé	Vlaams volksvertegenwoordiger (CD&V) – Essen
Jan Van Esbroeck	Federaal volksvertegenwoordiger (N-VA) – Kalmthout

1. Verwelkoming

Burgemeester Lukas Jacobs verwelkomt de vergadering in Kalmthout en wijst op het grote belang van Lijn 12 voor zijn gemeente. Bruni Hens leidt namens het Actiecomité de vergadering in.

2. Voorstelling Lijn 12, problemen en perspectieven (Tom Bevers - Actiecomité Lijn 12)

Zie ook slides

De werking van het Actiecomité en het huidige treinaanbod op Lijn 12 worden toegelicht. Uit de reizigerscijfers kan worden afgeleid dat het aantal opstappers in de IC-stations hoog ligt en de

voorbij jaren steeg, terwijl het aantal vertrekken vanuit de stations waar enkel de L-trein stopt licht daalde.

De belangrijkste problemen waar Lijn 12 mee kampt zijn :

- IC-trein : afschaffingen, vertragingen en noodstops
- L-trein : vertraging die vanuit Nederland wordt "ingevoerd"
- Gebrekkige communicatie en service
- Gebrekkige verbindingen (Vilvoorde, Lijn 26, Gent/Waasland)
- Gebrek aan avond- en weekendverbindingen (zeker ook in de ochtend tijdens het weekend)
- Verminderde bediening Antwerpen-Dam en -Oost (die er nog op achteruit gaat)

Als oorzaken van sommige problemen wordt gebrekkig (onderhouden) materiaal aangehaald, het drukke goederenverkeer op de lijn, de Beneluxtrein die voorrang krijgt, de werken aan het GEN rond Brussel in Nijvel... Daarnaast ondervindt Lijn 12 de problemen dezelfde problemen als overal elders.

In 2012 verdwijnt wellicht de Beneluxtrein (IC B+ of "Amsterdammer"). Dat is een verlies, maar mogelijk ook een opportuniteit aangezien de capaciteit vrijkomt. Het Actiecomité wil daarom dat deze trein vervangen wordt door een andere. Deze moet frequent rijden, een redelijk snelle verbinding verzorgen, naar Roosendaal en liefst verder in Nederland rijden, en zorgen voor aantrekkelijke verbindingen aan beide kanten van de grens. In de context van de liberalisering moet er rekening mee worden gehouden dat naast NMBS en NS op termijn ook andere aanbieders interesse zouden kunnen hebben in Lijn 12. Wat het goederenverkeer betreft is het hele verhaal van Lijn 11 (verbinding vanuit de haven) relevant.

3. Denkplaatjes Lijn 12 na de Beneluxtrein (Kees Smilde – TreinTramBus)

Zie ook slides

TreinTramBus zou de Beneluxtrein liefst behouden zien, maar dan met meer stops. Het wijst op een hoog potentieel voor een verbinding met Nederland: Roosendaal is een belangrijk spoorknooppunt, en uit het vervoerswaardeonderzoek in 2007 blijkt dat er interesse in een verbinding vanuit Nederland in de richting van Antwerpen is vanwege toeristen, pendelaars en studenten en scholieren. In het Belgische binnenlands verkeer functioneert lijn 12 als een typische pendelverbinding.

In de loop van de tijd zijn een aantal mogelijke scenario's geopperd:

- Het nulsceario waarbij de Beneluxtrein niet wordt vervangen.
- Een scenario waarbij de IC Charleroi-Essen wordt behouden en wordt aangevuld met 2 L-treinen (in plaats van één nu)
- Het doortrekken van de IC Charleroi-Essen naar Roosendaal
- Het doortrekken van een trein vanuit Oostende of Lille
- Een oplossing vanuit Nederland

De IC vanuit Charleroi is om technische redenen en omwille van de aansluiting geen optie. Doortrekken vanuit Oostende en Lille is dat evenmin. Het meest aantrekkelijke scenario voor TreinTramBus is er één waarbij de IC Charleroi-Essen blijft, waarbij de L-trein wordt gekoppeld aan een verbinding met Mechelen en de Luchthaven, en waarbij er een extra IR-verbinding Antwerpen-Roosendaal wordt ingevoerd, best als doorkoppeling van een trein uit Brussel. Volgens TreinTramBus

zou een bijkomende verbinding ook extra reizigers opleveren. Tenslotte wordt erop gewezen dat de NMBS in 2007 beloofde dat de verbinding Roosendaal-Antwerpen niet tot een L-trein zou worden beperkt.

4. Inbreng ROVER (Marc Schram)

Zie ook tekst

Wat het lokaal verkeer betreft, wenst ROVER in de eerste plaats een goede aansluiting van de verbinding in Roosendaal-Antwerpen op de verbindingen met Vlissingen en Amsterdam. Daarnaast wil ROVER een alternatief voor de verbinding via de HogeSnelheidsLijn (FYRA). Deze is duur en vergt reservering (niet flexibel). Er blijft dus een potentieel voor een bijkomende verbinding. ROVER wil daarom een snelle verbinding vanuit Roosendaal naar Antwerpen, en liefst verder naar Brussel. In Nederland kan deze doorlopen tot in Rotterdam of Den Haag. Dit lijkt echter een kwestie van politieke wil in beide landen. Om financiële redenen zullen NS en NMBS immers niet erg geneigd zijn om hiervan werk te maken.

5. Inbreng VIEV (Marcel Walraven)

VIEV is vooral actief rond enkele verbindingen tussen Nederland en Duitsland, maar heeft ook interesse voor de verbindingen tussen Nederland en België. Voor Noord-Brabant is een verbinding met de Vlaamse ruit cruciaal. Daarnaast moet de reiziger kunnen kiezen tussen FYRA en een goedkoper alternatief. Zoals TreinTramBus al aanhaalde moet er een tussenweg zijn tussen de jeugdherberg (de L-trein) en het Astoria- of Hiltonhotel (FYRA). Dat een degelijke grensoverschrijdende verbinding technisch en administratief complex is, mag geen reden zijn om er geen werk van te maken. De verbinding Brussel-Maastricht bewijst alleszins dat er met enige creativiteit veel mogelijk is.

6. Toelichting NMBS (Anita Rombauts)

Zie ook slides

De NMBS licht eerst het huidige binnenlandse aanbod op Lijn 12 uitgebreid toe. Er wordt gewezen op de relatief korte afstand tussen de stations op de lijn. Qua bezetting scoren de treinen in de piekuren vrij hoog, in de daluren heel wat minder. De kostendekkingsgraad van de IC-trein ligt hoog, die van de L-trein ligt een stuk lager. Volgens de NMBS beantwoordt het aanbod aan de behoeften.

Omtrent de verbinding met Nederland wijst de NMBS op het beheerscontract, dat oplegt om Maastricht en Roosendaal te bedienen. Op dit ogenblik gebeurt dat met de Beneluxtrein (IC B+) en met de L-trein. Uit enquêtes op beide treinen blijkt dat Antwerpen, Brussel en Roosendaal de belangrijkste vertrekstations voor deze internationale verbinding zijn. Antwerpen, Brussel, Amsterdam en in mindere mate Roosendaal en Rotterdam zijn de belangrijkste bestemmingsstations. Reizigers uit Roosendaal stappen vooral af in Antwerpen, Brussel en Essen. Reizigers naar Roosendaal komen uit Antwerpen en Brussel. Er blijkt ook significant reizigersverkeer tussen Roosendaal, Essen, Heide, Kalmthout en Kapellen.

Volgens de NMBS volstaat één (L-)trein per uur tussen Antwerpen en Roosendaal voor de regionale en lokale markt. Meer doen is te complex en te duur. Op langere termijn kan een bijkomende L-trein wel (voorstadsnet rond Antwerpen). Vanaf december 2011 zal de L-trein overigens de stations Antwerpen-Dam en Antwerpen-Oost niet meer aandoen (gedurende twee jaar, wegens werken).

Wel moet na het verdwijnen van de Beneluxtrein gelet worden op de verbindingen van de L-trein in Roosendaal en Antwerpen.

De NMBS gaf ook een overzicht van de parkeercapaciteit aan de stations en de bezetting van de parkings.

7. Discussie

In de discussie kwamen de volgende zaken naar voor :

Parkings : Volgens de gemeentebesturen (en het district Ekeren) wordt de bezetting van de parkings door de NMBS sterk onderschat, en bedraagt die soms "150 %".

Stations : Het comfort in de trein is de voorbije jaren toegenomen (inzetten 8M6-rijtuigen) maar in de stations kan het nog verbeteren (zitbanken).

Leefbaarheid spooromgeving : Het drukke verkeer op de lijn (vooral het drukke goederenverkeer) betekent een last. De druk van Infrabel om spoorovergangen weg te halen en het gebrek aan geluidsschermen op enkele plaatsen versterken dit.

Goederenverkeer : Het drukke goederenverkeer op de lijn hindert het reizigersverkeer. De afwerking van Lijn 11 zou veel druk kunnen wegnemen, maar het is onduidelijk waar Antwerpen (stad en Havenbedrijf) daarmee naartoe willen. Ook in Nederland is de situatie niet helemaal helder. Nu dreigt het gevaar dat bij het verdwijnen van de Beneluxtrein de vrijgekomen capaciteit (rijpaden) wordt ingenomen door goederenverkeer. Dit is in de eerste plaats een zaak van ProRail en Infrabel, en die worden dus best hierbij betrokken.

Grensoverschrijdend tarief : Het blijft in een Europese context vreemd dat over de grens sporen extra moet kosten. De NMBS wijst erop dat de mogelijkheid wordt onderzocht om het tarief naar Roosendaal aan te passen (zoals in Maastricht gebeurde) en eventueel in de komende jaren een Belgische biljettenautomaat in het station van Roosendaal te plaatsen. Daarnaast rijst de vraag waarom in Belgische automaten geen tickets naar alle stations in Nederland kunnen worden gekocht (wat andersom wel kan). Het probleem met het grenstarief wordt ook onderlijnd door de bezetting van de parkings : Nederlandse reizigers rijden met de wagen naar Essen of Kalmthout om daar de trein te nemen, Vlaamse reizigers rijden naar Roosendaal.

Bijkomende verbinding : Voor de Belgische Lijn 12-reiziger is de Benelux nu vooral een last. Aan de andere kant van de grens is er een sterke vraag naar een snelle verbinding met minstens Roosendaal en liefst nog verder. Daarvoor kan ook in België draagvlak worden gevonden, indien de nieuwe trein minstens de drukste stations langs Lijn 12 aandoet. Op die manier kan het hele potentieel (economisch, toeristisch) van een dergelijke verbinding langs beide kanten van de grens gerealiseerd worden. Voor de NMBS is er binnen de huidige context geen mogelijkheid voor een extra trein (geen materiaal, geen mensen, geen middelen). Eén van de problemen blijkt de tarifiering die Infrabel aan de NMBS aanrekent (zo ligt de prijs per halte in België veel hoger dan in Nederland).

Internationaal verkeer : Een trein die vanuit België verder dan Roosendaal rijdt, is op zich niet zo evident. Dan gelden immers de regels van internationaal spoorvervoer, wat inhoudt dat er geen overheidssteun mag zijn. Misschien moet er daarom eens gekeken worden of andere aanbieders

dan NS en NMBS niet geïnteresseerd zijn (deze moeten geen rekening houden met de rendabiliteit van FYRA). Daarnaast zou aan de Europese Unie uitgelegd moeten worden dat het Beneluxgebied vrij klein is en dus wellicht een afwijking op de regels voor internationaal vervoer verdient.

Laatavondtreinen : Bij treinen met een erg lage bezetting heeft niemand baat, maar een mogelijke denkpiste is een twee-uursfrequentie laat op de avond, zodat er geen bijkomende treinen moeten worden ingezet.

Besluit vanuit het Actiecomité :

Wanneer de Beneluxtrein verdwijnt, moet deze door een nieuwe verbinding vervangen worden. Zoals de kaarten nu liggen ziet het er niet naar uit dat deze er komt. Roosendaal en Antwerpen worden dan enkel door de huidige L-trein verbonden. Wellicht gaan de vrijgekomen rijpaden dan verloren, en worden ze (waarschijnlijk definitief) ingenomen door extra goederenverkeer.

Om langs beide zijden van de grens een draagvlak te hebben, moet de nieuwe trein voor reizigers aan beide kanten van de grens zo interessant mogelijk zijn.

Het Actiecomité gaat hierover zijn ondertekenaars nog bevragen.

Opvolging van de vergadering :

Er blijkt interesse in een vervolg, om de vraag naar grensoverschrijdend treinverkeer in de regio verder te onderbouwen en te ondersteunen. De beide provinciebesturen lijken het best geplaatst om daarbij de leiding te nemen. Bij dit vervolg worden best ook de stad Antwerpen, het Havenbedrijf, ProRail, Infrabel en de NMBS Holding betrokken.