



Bilaterale Intentieverklaring met betrekking tot de verbetering van het (kort-) grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer tussen België en Nederland en de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer

Bilaterale ministeriële verklaring, 19 april 2022

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 gehandeld, gestudeerd, gehuwd, gewerkt, gerecreëerd en zaken gedaan. Daarbij gebruiken de meeste mensen de (vracht-) auto. Het aandeel van het spoorvervoer op het totaal aantal 'grensoverschrijdende verplaatsingen' blijft echter achter.

Goede internationale verbindingen (robuust en performant) zijn randvoorwaarden voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van zowel nationale economieën als van de gebieden nabij de grens. Hierbij is het tevens essentieel om de verlader en de reiziger een zo kort mogelijk reistijd aan te kunnen bieden, onder andere door het garanderen van robuuste overslag- en 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 operatie, personeel, reisinformatie, tarifiering en vervoersbewijzen. De kwaliteit van de dienstverlening en het vervoeraanbod 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 echter ook actief de (kort)grensoverschrijdende spoorverbindingen verbeteren

en aantrekkelijker maken voor de reizigers. Dit laatste is al dusdanig hernomen in zowel de Nederlandse als de Belgische regeerverklaring.

Ook de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer per spoor is van essentieel belang voor de realisatie van de doelstellingen van beide landen op het gebied van klimaatverandering, energieonafhankelijkheid, verkeersveiligheid en vermindering van de verkeerscongestie. Tevens zal dit een positief effect met betrekking tot de ondersteuning van de economische actoren van beide landen. België en Nederland werken al samen in de Europese spoorgoederencorridor Noordzee-Mediterranéé en het North Sea Port District (Kanaalzone Gent-Terneuzen).

In **het Nederlandse coalitieakkoord** wordt expliciet ingezet op betere internationale (nacht) treinverbindingen die aansluiten op HSL-knooppunten over de grens, zodat Nederland duurzaam verbonden is met buurlanden en de rest van Europa. Tevens wordt ingezet op verbeteringen, waarmee in Europa vervoer per trein zo snel mogelijk, zowel qua tijd als qua kosten, een goed alternatief wordt voor vliegen. Tot slot noemt het coalitieakkoord de ambitie om goederenvervoer meer via spoor en water te leiden in plaats van over de weg.

Het Belgische regeerakkoord van september 2020 drukt de wil uit om de verbindingen met de buitenlandse spoornetwerken te verbeteren, alsook de ambitie om België een voortrekkersrol in de Europese trend naar meer en snellere internationale (nacht)treinverbindingen tussen grote Europese steden te laten spelen, om zo van Brussel een echte internationale treinhub te maken. Het belang van de ontwikkeling van het spoor als alternatief voor korte afstandsvluchten wordt benadrukt.

De ministersverklaring van 4 juni 2020 over het internationaal personenvervoer per spoor is ondertekend door alle (25) EU lidstaten met spoorwegen plus door Noorwegen en Zwitserland. De verklaring heeft de Europese agendering van het onderwerp versneld en heeft geleid tot de oprichting van een platform (IRP) waarin de lidstaten samenwerken met de Europese Commissie, Europees spoorwegagentschap, Europe's Rail, OTIF en de spoorwegsector.

Voor beide landen zijn **de door de Europese Commissie uitgezette lijnen** belangrijk. Op 14 december 2021 presenteerde de Commissie het actieplan voor grensoverschrijdend en langeafstandspersonenvervoer per spoor (hierna: het actieplan). Het actieplan is onderdeel van het Groene en Efficiënte Mobiliteit pakket. Met het actieplan wordt beoogd de markt voor personenvervoer per spoor te stimuleren, zowel nationaal als internationaal. Het actieplan bouwt voort op doelstellingen van de Europese Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit van 2020 om de transportsector verder te vergroenen en in lijn te brengen met de doelen van de Green Deal. De Commissie bevestigde ook het voornemen uit de Europese Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit met betrekking tot het uitvoeren van 15 pilotprojecten om nieuwe internationale vervoersdiensten per spoor te stimuleren per 2030. De Commissie vermeldt mogelijkheden van beperkte EU-financiering voor deze pilots via de financieringsfaciliteit voor Europese netwerken, de Connecting Europe Facility (CEF).

Het Belgische regeerakkoord van september 2020 drukt ook de wil uit om een aanzienlijke verbetering van het goederenvervoer per spoor na te streven met het oog op verdubbeling van het volume vervoerd per spoor tegen 2030. Tevens dienen de belemmeringen voor de toegang tot het spoor voor goederenvervoerders zo veel mogelijk te worden verminderd.

In dit verband werken België en Nederland samen met de haven North Sea Port om de mogelijkheid te onderzoeken de verbinding via het spoor van de haven te versterken.

De havens van de Schelde-Maas Delta zijn de belangrijkste toegangspoort voor ons industrieel en logistiek hinterland. Dat moeten zij in de toekomst blijven. Daarom intensifiëren onze landen het overleg, samen met Noordrijn-Westfalen en de Duitse Bondsregering, over toekomstige grensoverschrijdende infrastructuur, waaronder het 3RX project. We ronden de werkzaamheden van de twee betrokken werkgroepen, één specifiek over de kosten-batenanalyse van het 3RX traject en één in het kader van een bredere mobiliteitsbenadering, begin 2023 af, zodat de basis gelegd kan worden voor een politieke beslissing. Zo zullen we proberen de verbindingen van onze deltahavens te vergemakkelijken en de ontbrekende schakels met de rest van Europa te verwijderen.

In 2019 waren bij EU-Verordening 913/2010 -en de opeenvolgende wijzigingen daarvan- 11 Europese corridors voor goederenvervoer per spoor vastgesteld.

Drie van deze corridors lopen door België en Nederland:

- De Rijn-Alpen RFC (**Zeebrugge / Antwerpen / Amsterdam / Vlissingen / Rotterdam** / Duisburg / Bazel / Milaan / Genua);
- De RFC Noordzee-Mediterrané (Amsterdam / Rotterdam / Zeebrugge / Antwerpen / Luxemburg / Metz / Basel / Marseille);
- De RFC Noordzee-Baltisch (Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / **Amsterdam / Rotterdam / Zeebrugge / Antwerpen** / Aken / Hannover / Berlijn / Warschau / Terespol (Pools-Wit-Russische grens) / Kaunas / Riga / Tallinn / Falkenberg / Praag / Wroclaw / Katowice / Medyka (Pools-Oekraïense grens)).

Deze intentieverklaring bouwt voort op de eerdere bilaterale verklaring uit 2016, die het belang van de grensoverschrijdende verbindingen op de agenda heeft gezet. Met deze afspraken willen we dit belang opnieuw onderstrepen, maar ook stappen zetten om te komen tot zichtbare verbeteringen voor de verlader en de reiziger, voor de ondernemingen en met een positieve impact voor onze milieudoelstellingen.

Afspraken

De ministers spreken het volgende af:

Algemeen

België en Nederland gaan samen:

1. voortbouwend op bestaande onderzoeken en op de conclusies vanuit initiatieven zoals het IRP platform werken aan het wegwerken van **drempels die de reiziger op dit moment belemmeren in zijn keuze voor de trein**. Beide landen werken samen voorstellen en oplossingen uit ten einde door beide landen gedragen oplossingen 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 maar ook via nieuwe projecten, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer.

Concreet

België en Nederland gaan samen:

1. volgende stappen zetten om in ieder geval na uitrol van ETCS aan Nederlandse zijde te komen tot een verbetering van de **verbinding Antwerpen-Roosendaal** in de vorm van een frequentieverhoging of een verhoging van de commerciële snelheid.
2. de opgestarte samenwerking tussen verschillende overheden aan beide zijden van de grens, vervoerders en railbeheerders geïntensifieerd voort te zetten met het oog op de realisatie van **de drielanden-verbinding tussen Luik, Maastricht en Aken**.
3. vervolgstappen nemen om de ambitie voor **de spoorverbinding tussen Hamont en Weert** uit te werken met als uitgangspunten de elektrificatie van de lijn aan de Belgische kant tot Hamont, het resultaat van de Nederlandse en Belgische studies van de afgelopen drie jaar en de technische werkgroep tussen de Nederlandse en Belgische administraties.
4. de vervoerders verzoeken te verkennen hoe de verbinding **Amsterdam-Brussel** verder te optimaliseren is, door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen.
5. mede vanwege het belang van interoperabiliteit **de uitrol van ERTMS/ETCS** op de grensovergangen goed met elkaar afstemmen. Om de goede afstemming aan beide zijden van de grens te verzekeren wordt het bestaande jaarlijks technische overleg tussen Infrabel en ProRail onder afwisselend voorzitterschap aangehouden.
6. met de vervoerders werken aan een meer **geïntegreerd tarifierings-systeem**. Hiermee wordt de reiziger niet met zogenaamde grenstoelagen belast en is ticketing/reisinformatie in het gehele gebied zonder beperkingen toegankelijk is voor reizigers. Dit zou moeten plaatsvinden op een manier die aanspreekt bij reizigers en op een manier die ook daadwerkelijk praktisch en logisch, eenvoudig toegankelijk en toepasbaar is in het grensoverschrijdende treinverkeer voor personen.




7. het goederenvervoer per spoor over het Belgische en het Nederlandse grondgebied vergemakkelijken **door actief mee te werken aan de verwezenlijking van de Europese corridors** Rijn-Alpen, Noordzee-Mediterranéé en Noordzee-Baltisch, door de verbetering van de spoorverbinding van de haven North Sea Port te bestuderen en door met de Duitse regering en het gewest Noordrijn-Westfalen te zoeken naar positieve oplossingen voor de drie staten in het kader van het 3RX-project voor een spoorverbinding tussen de Belgische, de Nederlandse en de Duitse havens.

Structureren van overleg

België en Nederland overleggen periodiek om gezamenlijk invulling te geven aan de ambities/afspraken in deze intentieverklaring en bottlenecks en kansen te bespreken die raken aan de brede context van (kort-) grensoverschrijdende passagiers verbindingen/vervoer en de ontwikkeling van het internationale goederenverkeer.

Dit overleg zal benoemd worden als "Stuurgroep BE/NL (kort-)grensoverschrijdend passagiers spoorverkeer en ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer" en zal afwisselend door de administraties van beide landen georganiseerd worden.

In principe komt deze stuurgroep tweemaal per jaar samen. Voor elk van de hierboven aangehaalde verbindingen kunnen zogenaamde technische werkgroepen opgezet worden, de bilaterale stuurgroep zal echter de samenhang en beoogde vooruitgang bewaken.

| | |
|--|---|
|  Dhr. Georges Gilkinet Vice-eersteminister, Minister van Mobiliteit  |  drs. V.L.W.A. Heijnen Minister voor Milieu |
|--|---|

Bijlage aan de intentieverklaring

Roosendaal - Antwerpen (-Brussel)

Sinds 2017 rijdt de intercity Brussel-Amsterdam over het HSL-tracé via Breda in plaats van Roosendaal. Vanaf dat moment rijdt eens per uur een stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen. 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.

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. Een toekomst vaste oplossing voor de middellange termijn is het doortrekken van de Belgische IC Brussel-Essen tot aan Roosendaal of een frequentieverhoging van de huidige bediening. De haalbaarheid en kosten worden onderzocht in functie van de installatie van ETCS op het door ProRail beheerde deel van het traject.
2. 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 Spa 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 van Luik en Aken en komen steden als Keulen, Frankfurt, Brussel en Parijs een stuk dichterbij te liggen. Deze trein kan een belangrijke rol vervullen in het feederen van reizigers van en naar de HSL stations van Aken en Luik en draagt daarbij bij aan de EU doelstelling om alternatieven te bieden voor reizen per vliegtuig voor bestemmingen tot 800 km.

Om dit te realiseren spreken België en Nederland het volgende af:

1. De betrokken overheden aan beide zijden van de grens en de betrokken vervoerders bespreken de mogelijkheden om de huidige verbinding Luik-Maastricht te verbeteren door middel van de Drielandentrein.
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.
3. Er wordt een grensoverschrijdend pilootproject vormgegeven, waarin gestreefd wordt naar een transparante en op de reiziger georiënteerde ticketing en tarifiering in de drielandenregio (Luik-Maastricht-Aken). België en Nederland werken met Duitsland aan innovaties om de Drielandenlijn als "state of the art"

voorbeeldproject op ticketing en reizigersinformatie te laten zijn, waarbij de reiziger niet met zogenaamde grenstoelagen belast wordt.

Hamont - Weert

Nederland en België onderschrijven de uitkomsten uit de Nederlandse en Belgische onderzoeken die in 2019-2021 zijn uitgevoerd, te weten:

- Infrastructuur studie (2019 – ProRail/Arcadis) en de Second Opinion hierop (2019- Horvat)
- Potentieel onderzoek vanuit oogpunt van de Belgische vervoerder (2021 – NMBS)
- MKBA (2021 – Decisio en TG)

Nederland en België nemen er nota van dat de lijn aan de Belgische kant tot Hamont is geëlektrificeerd en dat de frequentie van de treinen naar Antwerpen is verhoogd.

Samen blijven de autoriteiten werken aan de vervolgstappen voor de ambitie om een spoorverbinding tussen Weert en Hamont tot stand te brengen, waarbij deze in een bredere context wordt gezien.

Nederland en België zijn het erover eens dat de kwestie van de potentiële kosten en opbrengsten voor beide staten in verband met de verbinding tussen Hamont en Weert moet worden geëvalueerd voordat een definitief besluit wordt genomen over de heropening ervan.