



Advies 11/05

De toekomst van Lijn 12 en van de IC-B “Benelux”.

Het actiecomité Lijn 12 heeft op 21 maart 2011 in het gemeentehuis van Kalmthout een belangrijke vergadering gewijd aan de problemen van Lijn 12 en de grensoverschrijdende spoorverbindingen tussen België en Nederland. Verschillende gezagsdragers en verantwoordelijke politici, zowel Belgische als Nederlandse, namen hieraan deel.

De pijnpunten van Lijn 12 werden aangetoond:

- IC-B: veelvuldige vertragingen en afschaffingen
- De stoptrein: vertragingen
- Gebrekkige communicatie
- Problematische aansluitingen (Vilvoorde, Lijn26, Gent, Waasland)
- Gebrek aan verbindingen ‘s avonds en tijdens de weekenden.

Het actiecomité is ook geschokt door de nakende afschaffing van de IC-B “Benelux”.

Het actiecomité wenst dat de IC-B ten minste door een andere IC vervangen wordt. Deze IC met een hoge frequentie moet de bediening verzekeren van Roosendaal en zelfs verder. Waarom niet tot aan het voornaamste knooppunt van Nederland Utrecht?

De huidige stoptrein voldoet niet aan deze vereisten.

In 2007 had het Raadgevend Comité reeds een omstandig advies uitgebracht over deze aangelegenheid. Het was het advies 07/11 “Afschaffing van de IC-B BENELUX”. In bijlage vinden jullie dit advies, bovendien drukken wij hieronder de synthese van dit advies af.

1. PROBLEEMSTELLING

Wanneer binnenkort de exploitatie van de HST tussen Antwerpen en Amsterdam wordt opgestart willen de Nederlandse Spoorwegen niet langer weten van de "Beneluxtrein" Brussel-Rosendaal-Amsterdam (IC B). Het is duidelijk dat de NS hiermee alle verkeer tussen België en Nederland via de hogesnelheidslijn wil laten verlopen om de HST vol te krijgen. Bovendien wordt aan weerskanten van de grens bitter weinig gedaan aan het imago van de huidige "Benelux" als *meest onbetrouwbare internationale trein*.

Hierdoor vervalt de grensoverschrijdende verbinding tussen België enerzijds, de knoopstations Rosendaal, Dordrecht en Den Haag anderzijds. Een rit met de HST zal (veel) duurder uitvallen dan een vergelijkbare rit met een klassieke trein, wat in het nadeel zal spelen van mensen met een beperkt inkomen, o.a. jongeren en senioren, en van gezinnen met kinderen.

Bovendien zal de reiziger geconfronteerd worden met verplichte reserveringen, beperking van de vertrekmogelijkheden - vooral in de dagen en uren voor vertrek, en het risico op volgeboekte treinen op de gewenste vertrekdatum, zonder enig alternatief.

2. ADVIES

Op basis van de hierboven aangebrachte argumenten verwerpt het Comité de plannen om de internationale "Beneluxtrein" (IC B) zonder meer te schrappen ten voordele van een HST-verbinding.

3. TEGENVOORSTELLEN

Het Comité pleit hoe dan ook voor het behoud van een aantrekkelijke grensoverschrijdende spoorverbinding die vanaf Rosendaal aansluiting geeft op het Nederlandse spoornet. De huidige stoptrein Antwerpen-Rosendaal kan evenwel niet beschouwd worden als een geldig alternatief.

Het antwoord van de NMBS was eens te meer teleurstellend . Dit antwoord wordt ook als bijlage toegevoegd.

Kenschetsend voor dit antwoord is dat men tevergeefs naar het woord " reiziger " zoekt.

Het Raadgevend Comité blijft de politiek bestrijden die er in bestaat om klassieke internationale treinen af te schaffen met het doel om de HST te favoriseren. De argumenten die het Comité destijds aanhaalde bij het verdwijnen van de IC Oostende Keulen blijven mutatis mutandis geldig en actueel voor alle grensoverschrijdende spoorverbindingen. Men toonde aan dat de reiziger van Oostende, Brugge, Gent, Leuven en Verviers niet meer beschikte over een rechtstreekse verbinding met Keulen, wat als gevolg had dat hij beduidend meer moest betalen voor een langere verplaatsingstijd. Bovendien kon hij niet meer genieten van een internationaal vervoerbewijs met een geldigheid van 2 maanden, intengendeel de verplichte reservatie ontnam hem deze soepelheid. Wij kunnen niet anders dan dit te brandmerken als zeer twijfelachtige "commerciële praktijken.

**DIT ADVIES WERD GOEDGEKEURD OP DE PLENAIRE VERGADERING
VAN 14 juni 2011.**