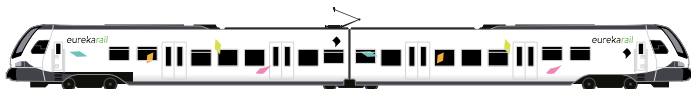


eurekairail CONNECTING US : PEOPLE, COUNTRIES & ECONOMIES



‘Eindelijk betere verbindingen
tussen Duitsland, België en Nederland!’



EurekaRail: grenzeloos treinreizen tussen Nederland, België en Duitsland

Station Maastricht



België, Duitsland en Nederland zijn belangrijke handelspartners van elkaar. Met uitstekende onderlinge betrekkingen die steeds hechter worden. Er wordt over de grenzen heen gewerkt, gestudeerd, gehuwd, gerecreëerd en zaken gedaan.

Maar grensoverschrijdend treinreizen vergt nog vaak overstappen met de nodige wachttijd. Een tijdrovende onderneming dus. Het is niet de enige bottleneck in het grensoverschrijdend treinverkeer tussen de drie landen.

De aansluitingen kunnen beter, ticketing is vaak ingewikkeld en de prijzen hoog. Met relatief simpele ingrepen kan het grensoverschrijdend treinen stukken beter. Om die ingrepen concreet te maken, om het 'onbegrensd en grenzeloos' treinen aan te jagen, is EurekaRail opgericht. Voor de reiziger in de eerste plaats, ook om de economische ontwikkeling te stimuleren en daarmee tegelijk de werkgelegenheid en kennisuitwisseling in het euregio-gebied en ver daarbuiten.

Daarnaast spaart het milieu en klimaat. Langzaam maar zeker leveren de activiteiten van het programma EurekaRail en de inspanningen van alle betrokken partijen aan alle zijden van de grens successen op voor internationaal treinreizen.

LEGENDA

- BESTAANDE SPOORTRAJECTEN
- BOTTLENECKS
- HSL STATION
- DAGELIJKS WOON- WERKVERKEER
- VLIEGVELD
- UNIVERSITEIT
- HAVEN

Meer treinen per uur

750

ONDERNEMEN
Rond 750 Nederlandse dochterbedrijven zijn gevestigd in de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen, waaronder alleen al meer dan 80 in Düsseldorf en bijna 50 in Köln.

460 km

NEDERLANDS-BELGISCHE GRENIS IS ZO'N 460 KM LANG, WAAROP
1 IC-VERBINDING
5 SNELWEGEN

KENNIS UITWISSELING

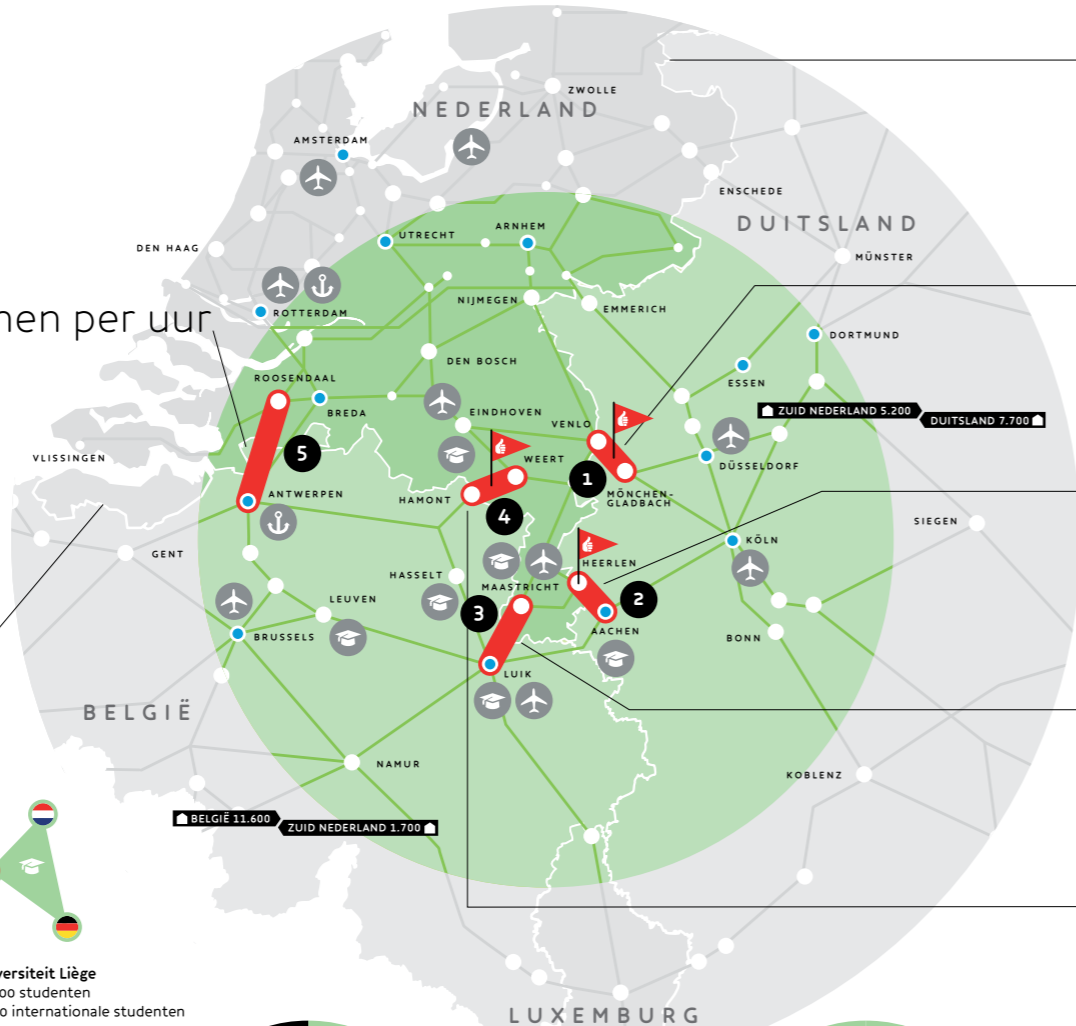
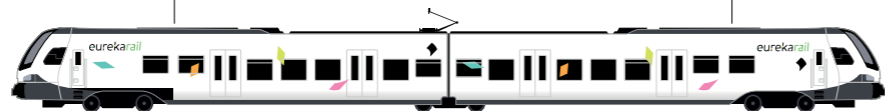
Kennisdriehoek Eindhoven - Maastricht - Leuven - Aachen

Universiteit Maastricht 16.861 studenten 8.599 internationale studenten	KU Leuven 50.700 studenten 10.058 internationale studenten
--	---

RWTH Aachen 44.517 studenten 5.342 internationale studente	TU Eindhoven 20.766 studenten 1.413 internationale studenten	Universiteit Liège 20.000 studenten 4.600 internationale studenten
---	---	---

POPULATIE EN ECONOMIE VAN BELANGRIJKE HANDELSGEBIEDEN IN 2016

INWONERS X MILJOEN	WERKNEMERS X MILJOEN	BRUTO REGIONAAL PRODUCT X MILJARD €	
8,1	4,3	367	DE RANDSTAD NEDERLAND
4,9	2,2	226	DE VLAAMSE RUIT BELGIË
11,7	6,0	466	RUHRGEBIED DUITSLAND



580 km

NEDERLANDS-DUITSE GRENIS IS ZO'N 580 KILOMETER LANG, WAAROP
2 IC-VERBINDINGEN
7 SNELWEGEN

KANSEN

20 minuten sneller

EINDHOVEN - VENLO - DÜSSELDORF VOORDELEN
DIRECTE IC-VERBINDING
1,2 MILJOEN VERWACHTE REIZIGERS/JAAR
HUIDIGE REISTIJD : 2 UUR EN 6 MINUTEN

25 minuten sneller

EINDHOVEN - HEERLEN - AACHEN - KÖLN VOORDELEN
DIRECTE IC-VERBINDING
1 MILJOEN VERWACHTE REIZIGERS/JAAR
HUIDIGE REISTIJD : 2 UUR EN 58 MINUTEN

Meer treinen per uur

MAASTRICHT - LUIK - LEUVEN - BRUSSEL VOORDELEN
DIRECTE IC-VERBINDING
KORTERE REISTIJD

Directe verbinding

WEERT - HAMONT - ANTWERPEN VOORDELEN
ELEKTRISCHE TREIN I.P.V DIESELREIN
KORTERE REISTIJD

HANDEL IN GOEDEREN (JAARLIJKS)

Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen → Nederland

€ 20,000,000,000,000

Nederland → Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen

€ 37,600,000,000,000

BOTTLENECK 1

Voor een directe spoorverbinding tussen **Eindhoven - Venlo - Mönchengladbach - Düsseldorf (Airport)** hebben het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Verkeerbund Rhein Ruhr (VRR) in een *letter of intent* vastgelegd dat er een directe trein tussen Düsseldorf en Eindhoven eind 2025 moet rijden. De reistijdwinst is circa 15 minuten. Hier zijn technische aanpassingen nodig aan de sporen bij station Eindhoven. Zodra er 12 kilometer dubbelspoor tussen Kaldenkirchen en Dülken is aangelegd, kan de reistijdwinst worden vergroot naar 20 minuten.

BOTTLENECK 2

Voor een directe intercityverbinding tussen **Eindhoven - Heerlen - Aachen - Köln** is een spoorverdubbeling nodig tussen Heerlen en Landgraaf en elektrificatie van het spoor in Nederland. Ook in Duitsland, bij Herzogenrath en Aachen, moeten er aanpassingen worden gedaan. Met de elektrificatie in Nederland is in het voorjaar van 2018 gestart. De elektrificatie van het spoor is eind 2018 klaar. Daarna kan Arriva een directe verbinding tussen Maastricht en Aachen rijden. Arriva heeft hiervoor speciale treinen, geschikt voor de verschillende stroomsystemen besteld.

BOTTLENECK 3

Een spoorverbinding op het traject **Brussel - Liège - Maastricht** vraagt om het opschalen van de stoptreinverbinding tussen Liège en Maastricht naar een snelle verbinding die één keer per uur rijdt. Technisch is de spoorverbinding tussen Liège en Maastricht geschikt voor een snellere treinverbinding. Wel vergt het enkele technische aanpassingen aan het traject.

BOTTLENECK 4

Een betere verbinding **Antwerpen - Hamont - Weert** vraagt om elektrificatie van 40 kilometer spoor. In het Nederlandse regeerakkoord van oktober 2017 is de komst van een passagierstrein tussen Weert - Hamont opgenomen. De Provincie Limburg en de stad Weert hebben geld gereserveerd voor de elektrificatie van het Nederlandse traject. België heeft inmiddels Europese subsidie ontvangen voor het Belgische deel. Het streven is om hier in 2020 een doorgaande trein te kunnen laten rijden.

BOTTLENECK 5

Om de snelle verbinding **Roosendaal-Antwerpen** te herstellen is uitbreiding nodig van de intercitydienst Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal. Hierdoor krijgen regio's Roosendaal/Bergen op Zoom, Vlissingen/Middelburg en de Drechtsteden weer de mogelijkheid om snel naar Antwerpen en verder (Brussel) te kunnen reizen. Belangrijk omdat op dit traject de Beneluxtrein is vervallen en slechts een 1-uurs stoptrein resteert.

Eerste bottlenecks zijn opgelost

Het programma EurekaRail startte in 2016 en heeft een kleine twee jaar later al de nodige successen geboekt.

Zo wordt in Nederland het spoor tussen Heerlen en Landgraaf verdubbeld en het laatste stuk spoor tussen Landgraaf en het Duitse Herzogenrath geëlektrificeerd. Met de komst van een bovenleiding wordt de weg – of beter gezegd: het spoor – vrijgemaakt voor een snelle, rechtstreekse treinverbinding tussen Aachen, Maastricht en Liège, waarop vervoerder Arriva straks haar gloednieuwe trein voor deze drie landen kan laten rijden.

De directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf is aanzienlijk dichterbij gekomen met een gemeenschappelijke Duits-Nederlandse besluitvorming. Zeker nu ook Nederland bereid is te investeren in de nodige technische aanpassingen rondom station Eindhoven. In Duitsland is de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan. Naar verwachting in 2025 is de eerste directe verbinding zonder overstap- en wachttijden een feit.

Aan Belgische zijde zijn financiële middelen toegezegd voor elektrificatie van het spoor tussen het Belgische Hamont en Mol. In het Nederlandse regeerakkoord van 2017 is de komst van een passagierstrein tussen Weert en Hamont opgenomen. Het streven is om hier in 2020 een doorgaande trein te laten rijden waarmee de connectie tussen havenstad Antwerpen en Nederland weer een stap dichterbij is.

Goed voor de euregio,
goed voor de internationale economie



Door elektrificatie van spoor kan eind 2018 een rechtstreekse trein van Maastricht (NL) naar Aachen (D) rijden.



Winst op elk traject

Het opheffen van de bottlenecks op de internationale spoorverbindingen levert enkel winnaars op.

1 SNELLER REIZEN, ZONDER GEDOE

Verbetering van de spoorlijnen en een dienstregeling met snelle treinen, zonder overstappen en met één algemeen geaccepteerd vervoersbewijs voor een transparant tarief. Samen levert het comfortabele internationale treinverbindingen op met een kortere reistijd.

“De koppeling met de hogesnelheidstreinen en de luchthavens. Daarmee maak je de euregio Maas-Rijn weer beter bereikbaar vanuit andere Europese landen en de rest van de wereld.”

Martin Unfried, expert internationale verbindingen

2 BETER VOOR HET MILIEU

Tussen Nederland en Duitsland bestaan zeven snelweg-verbindingen en slechts twee spoorverbindingen op intercity-niveau. Tussen Nederland en België gaat het om vijf snelwegen en sinds voorjaar 2018 één snelle spoorverbinding. Dat maakt de keuze voor een treinreis ten opzichte van de auto lastig. In het streven om de CO₂-uitstoot te verminderen en ons klimaat te sparen, verdient juist het reizen per trein de voorkeur. En onderzoek toont aan: kortere reistijden en meer comfort trekken vanzelf meer reizigers aan. Dat geldt voor de reguliere trajecten, maar de trein kan ook een goed alternatief zijn voor Europees reizen tot 800 kilometer. Daarmee is internationaal treinverkeer een goed alternatief voor de luchtvaart binnen Europa.

“Elektrische treinen stoten geen CO₂ uit, een van de grootste oorzaken voor klimaatverandering. Daarbij komt dat alle elektrische treinen in Nederland rijden op groene elektriciteit, opgewekt door windmolens.”

Gerard Olde Monnikhof, Nederlandse spoorbeheerder ProRail



Station Düsseldorf

3 ECONOMISCHE GROEI

Het opheffen van de bottlenecks verbindt belangrijke economische centra met elkaar: de Randstad, Brainport Eindhoven, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Betere bereikbaarheid is ook van cruciaal belang voor de euregio. Regio's die zich verder willen ontwikkelen, worden beduidend aantrekkelijker als vestigingsplaats.

“Betere internationale treinverbindingen kunnen bijdragen aan de groei, ook in Liège en de andere vier Waalse provincies.”

Bernard Plette, general manager van Logistics in Wallonia

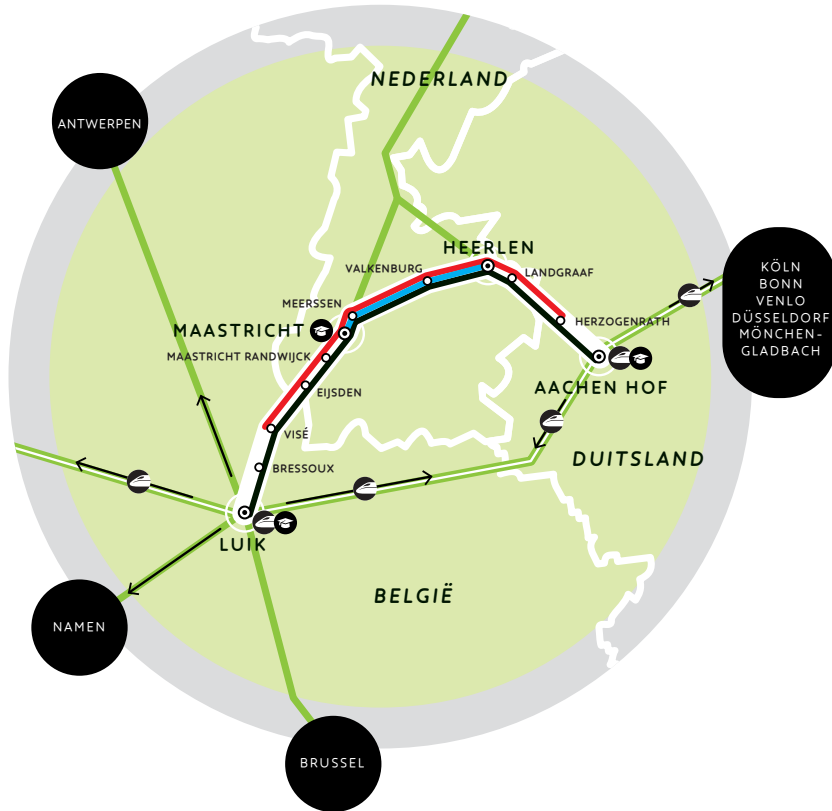
4 KENNIS- EN CULTURELE UITWIJSELING

Snelle en comfortabele spoorverbindingen maken de wereld ook cultureel groter. Universiteiten en hogescholen in onder meer Eindhoven, Maastricht, Aachen, Liège, Hasselt en Leuven kunnen nauwer samenwerken. Kennis kan makkelijker stromen; ideaal voor het delen van wetenschappelijke en creatieve ideeën en het creëren van uitwisselingprogramma's voor studenten.

“Als je een innoverende regio bent, moet je ook aan mobiliteit aandacht besteden.”

Jo van Ham, vicevoorzitter van het college van bestuur van Technische Universiteit Eindhoven

Drielandentrein



EurekaRail werkt aan de totstandkoming van de Drielandentrein: één doorgaande treinverbinding tussen Liège - Maastricht - Heerlen - Aachen. Een aantrekkelijk, landsgrenzen overschrijdend OV-alternatief dat de toonaangevende economische kernen in de grensregio verbindt. Met alle voordelen van dien voor bijvoorbeeld forensen, studentenuitwisseling, cultuurgenieters en familiebezoek. Tegelijk ontstaat voor de internationale treinreiziger een uitstekende verbinding tussen het Nederlandse spoorwegennet en de internationale hogesnelheidslijnen vanuit Aachen en Liège.

Eén kaartje

Behalve de technische infrastructurele bottlenecks is er nog de complicatie van de verschillende vervoersbewijzen en de ondoorzichtige prijzen. EurekaRail maakt zich sterk voor één ticket met een heldere prijs, gemakkelijk aan te schaffen via één digitaal betaalsysteem. Hiervoor lopen diverse pilots bij onder meer vervoerders. Deze worden door EurekaRail op de voet gevolgd.



Grensoverschrijdend reizen met één ticket.
Bijvoorbeeld beschikbaar op smartphone.

EurekaRail brengt internationaal treinreizen dichterbij

EurekaRail zet zich in om de ontbrekende schakels voor onbegrensd treinreizen snel te realiseren. Maar ook om belemmerende drempels weg te nemen.

De afgelopen jaren hebben we bestuurders, politici, ambtenaren en direct belanghebbenden in alle betrokken landen samengebracht. Dit om de bottlenecks in kaart te brengen (zie infographic) en draagvlak te creëren voor mogelijke oplossingen. We doen met verschillende partijen onderzoek naar de technische invulling, we nemen de veiligheidsaspecten onder de loep, zoeken naar funding en subsidiebronnen, delen kennis en proberen zoveel mogelijk partijen te verbinden. Tegelijk worden de maatschappelijke kosten en baten onder de loep genomen: wat levert het op voor de economie, het milieu en wat zijn de groeikansen in aantallen treinreizigers op de verschillende trajecten. Dit samenspel heeft al een aantal successen opgeleverd.

Wie per trein reist, stoot gemiddeld 95% minder CO₂
uit dan een auto over dezelfde afstand



De Belgische Valentina Pyankova op weg naar huis vanaf het Duitse station Aachen.

Station Luik in België.



Waarom EurekaRail?

Eureka! Ik heb het...! Archimedes riep het na zijn ontdekking van de Wet van Archimedes. Een blije kreet na het oplossen van een moeilijke opgave.

EurekaRail bestaat uit meerdere partijen die zich gezamenlijk inzetten om de opgave van grensoverschrijdende treinverkeer in Zuid-Nederland op te lossen. Geen gemakkelijk opgave, maar niet onmogelijk. In EurekaRail bundelen de provincie Limburg en de provincie Noord-Brabant hun krachten. EurekaRail wordt ondersteund door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is medegefinancierd door de Europese Unie.

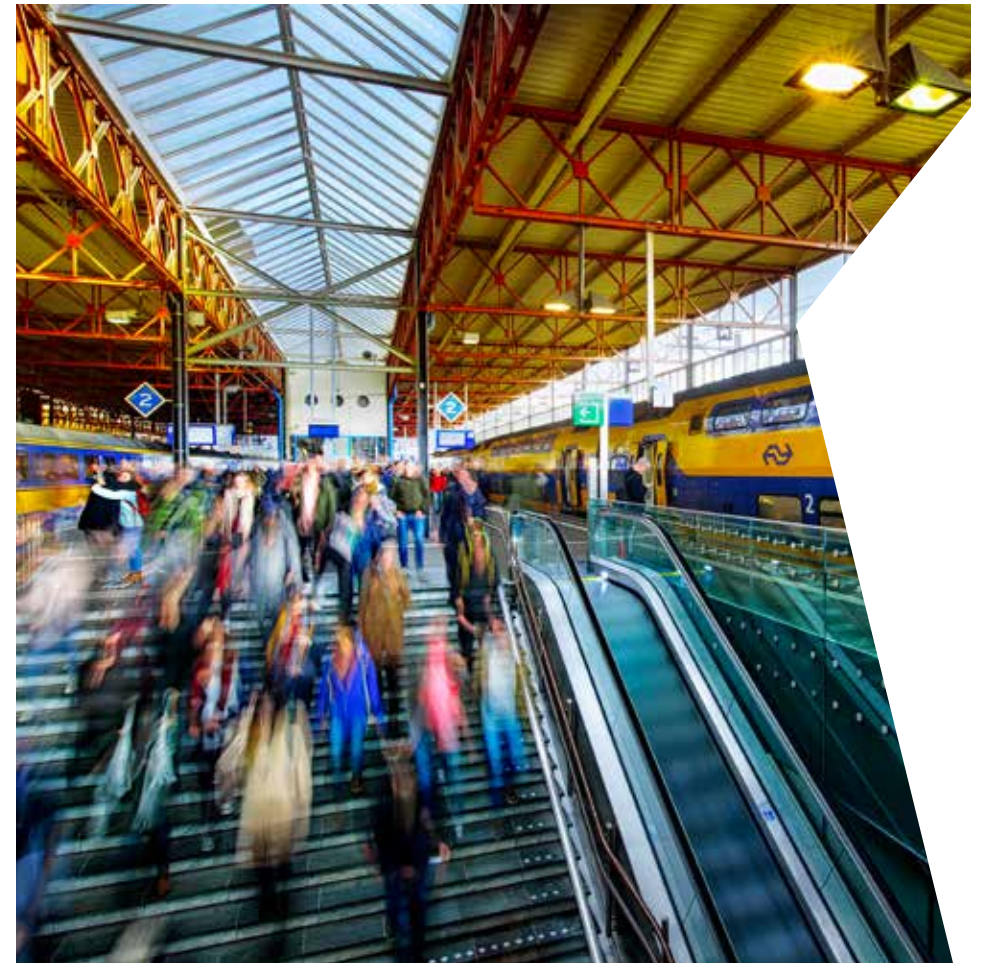
MEER WETEN?

U kunt alle ontwikkelingen volgen op eurekarail.net
In het Nederlands, Duits, Frans en Engels.

Meer treinen: meer kansen



Station Eindhoven is in de afgelopen jaren gerenoveerd en vernieuwd.
Vanaf 2025 rijdt er een rechtstreekse trein tussen Eindhoven (NL) naar Düsseldorf (D).



eurekara**il**.net

Logic will get you from A to B.
Imagination will take you everywhere.
- Albert Einstein

 Medegefinancierd door de Europese Unie
De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

