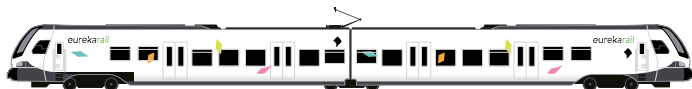


eurekairail CONNECTING US : PEOPLE, COUNTRIES & ECONOMIES



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



Station Liège.



‘Essentieel’

‘De provincie Limburg is vanuit zijn specifieke ligging gericht op België en Duitsland. Snelle treinverbindingen zijn essentieel voor de economische ontwikkeling en culturele uitwisseling. Met als groot bijkomend voordeel dat reizen per trein veel beter voor het milieu is dan per auto. Door het verduurzamen van het mobiliteitsgedrag leveren we tevens een actieve bijdrage aan het Parijs-akkoord.’

Maarten van Gaans,
gedeputeerde Mobiliteit Provincie Limburg

EurekaRail maakt internationaal treinen mogelijk

EurekaRail zet zich in om de ontbrekende schakels voor grensoverschrijdend treinreizen tussen Nederland, België en Duitsland snel te realiseren en belemmerende drempels weg te nemen. Omdat grensoverschrijdend openbaar vervoer noodzakelijk is voor de mobiliteit én goed voor het milieu. Elektrische treinen zijn comfortabel en rijden op duurzame elektriciteit. Belangrijk om CO₂-emissies en andere schadelijke uitstoot terug te dringen, wezenlijk in de strijd tegen klimaatverandering. Sinds de start in 2016 kan EurekaRail trots zijn op een aantal klinkende resultaten.





Station Maastricht.

LEGENDA

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

Meer treinen per uur

ROOSENDAAL - ANTWERPEN VOORDELEN

-  DIRECTE IC-VERBINDING
-  KORTERE REISTIJD

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
10.766 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

DUURZAAMHEID

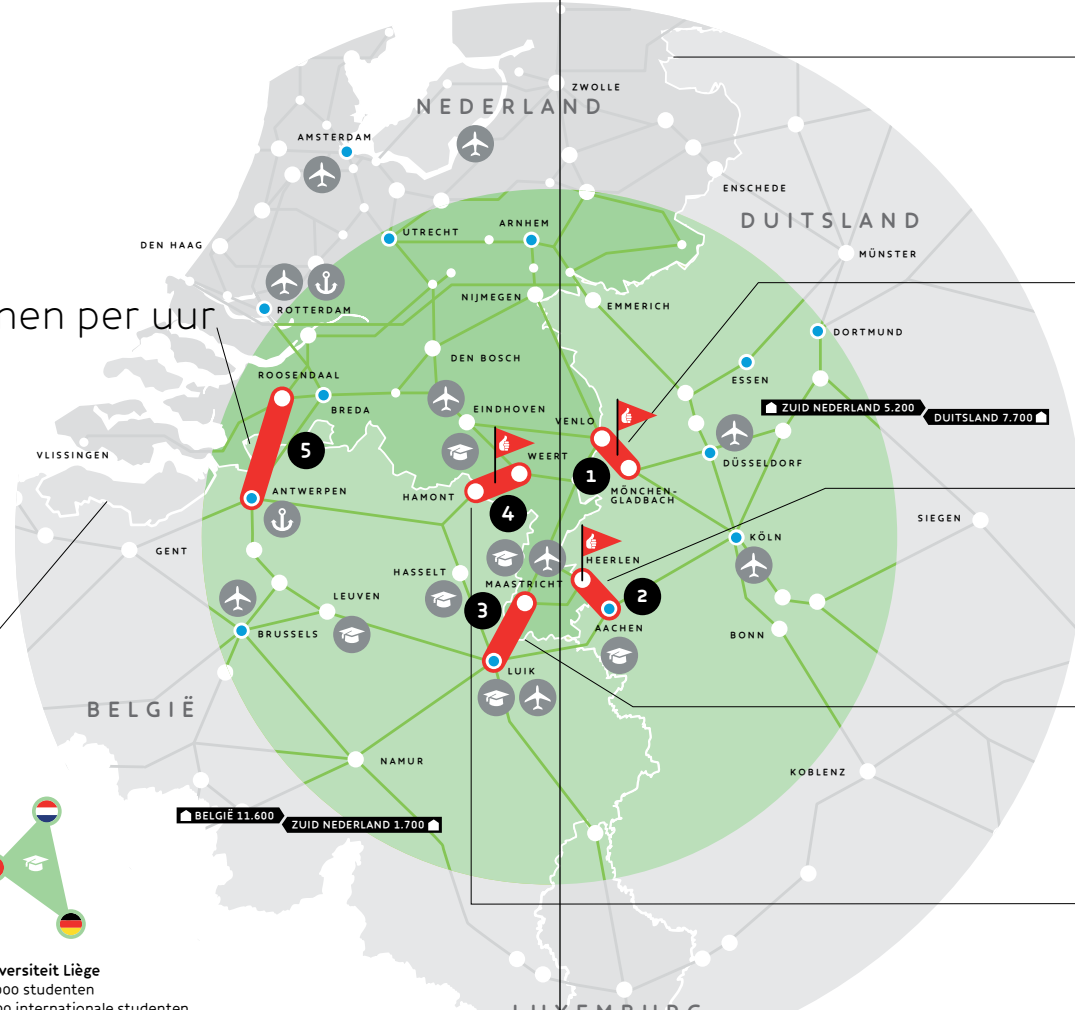
Minder auto's, 95% minder CO₂ uitstoot

Met de trein reizen over langere afstanden is klimaatvriendelijker dan met de auto. Wie met de trein reist, stoot gemiddeld 95% minder CO₂ uit dan met de gemiddelde auto.

111



1 REIS
1 PRIJS
1 KAARTJE

Waar reizigers dan ook opstappen, in België, Nederland of Duitsland, overal geldt dezelfde prijs en kan het kaartje in alle landen gebruikt worden.



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 DIESELTREIN
-  KORTERE REISTIJD

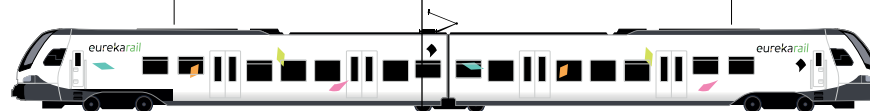
HANDEL IN GOEDEREN (JAARLIJKS)

Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen → Nederland

€ 20,000,000,000,000

Nederland → Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen

€ 37,600,000,000,000



Bottlenecks en draagvlak

De projectorganisatie van EurekaRail heeft eerst de bottlenecks (zie infographic) in kaart gebracht en met bestuurders, politici, ambtenaren en direct belanghebbenden draagvlak gecreëerd voor mogelijke oplossingen. Essentieel is de analyse van de maatschappelijke kosten en baten. Wat kost een grensoverschrijdende treinverbinding en wat levert een goed functionerend internationaal treinnet op voor de economie en het milieu? Wat zijn de groeikansen in aantallen treinreizigers op de verschillende trajecten? De antwoorden zijn meer dan positief.

Rode draad in EurekaRail is het verbinden van partijen en specialisten, het zoeken en vinden van funding en kennis delen. In zes jaar zijn de nodige concrete resultaten geboekt die motiveren om door te gaan met het aanjagen van grensoverschrijdend treinen. Er is nog volop werk aan de winkel, maar de eerste essentiële stappen zijn gezet; de internationale treinverbindingen in de grensstreken zijn aantoonbaar verbeterd.

Bijdragen Europa

De Europese Unie, meer precies de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, draagt de helft van de kosten voor het project 3EUStates2Cross, beter bekend als EurekaRail. In totaal is € 4.757.500 toegekend.

De Europese Unie neemt 40 procent van de infrastructurele maatregelen op het traject Heerlen-Aken voor haar rekening. Het gaat dan om € 28,6 miljoen op een totaal bedrag van € 71,2 miljoen.



Medegefinancierd door de Europese Unie
De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

Goed voor de euregio,
goed voor de internationale economie



BOTTLENECK 1

Een directe spoorverbinding tussen **Eindhoven - Venlo - Mönchengladbach - Düsseldorf**. Om de verbinding verder te versnellen zijn nog technische aanpassingen aan de sporen bij station Eindhoven en de aanleg van 12 kilometer dubbelspoor tussen Kaldenkirchen en Dülken nodig.

BOTTLENECK 2

Een directe intercityverbinding tussen **Eindhoven - Heerlen - Aachen - Köln**. Nodig is een dubbel spoor tussen Heerlen en Landgraaf en elektrificatie van het spoor in Nederland. Ook in Duitsland, bij Herzogenrath en Aachen, moeten er aanpassingen worden gedaan.

BOTTLENECK 3

Een spoorverbinding op het traject **Brussel - Liège - Maastricht**. Nodig is het opschalen van de stoptreinverbinding tussen Liège en Maastricht naar mogelijk een verbinding die twee keer per uur rijdt. Enkele aanpassingen aan materieel zijn noodzakelijk.

BOTTLENECK 4

Een betere verbinding **Antwerpen - Hamont - Weert**. Nog nodig is de elektrificatie van 9 kilometer spoor op Nederlands grondgebied.

BOTTLENECK 5

Een betere verbinding tussen **Roosendaal - Antwerpen**. Nodig is uitbreiding van de intercitydienst Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal. Tijdens de Thalassa-top zijn de Belgische en Nederlandse regeringen overeengekomen om stappen te zetten om na uitrol van ERTMS te komen tot een verbetering van de verbinding in de vorm van een frequentieverhoging dan wel een verhoging van de commerciële snelheid. Met de regio wordt een plan van aanpak opgesteld.

Winnaars van grensoverschrijdend treinen

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 snelwegverbindingen en slechts twee spoorverbindingen op intercityniveau. 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.

“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



De flirt 3c van Arriva arriveert op Aachen Hauptbahnhof.

Foto: Wouter Rosenboom

3 ECONOMISCHE GROEI

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

“Beter 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 UITWISSELING

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

Resultaten en ambities

In 2018 presenteerde EurekaRail zijn ambities en uitvoeringsagenda voor het internationaal treinen tijdens de TEN-T-conferentie in Slovenië. Lang niet alles is gerealiseerd, maar trots over de bereikte resultaten overheerst. Langzaam werpen de activiteiten van het programma EurekaRail en de inspanningen van alle betrokken partijen de nodige vruchten af en zijn diverse internationale trajecten verbeterd. Een overzicht van de resultaten en verdere ambities.

Eindhoven-Düsseldorf

De directe expressverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf is in 2026 een feit. Dan zal START, dochter van Deutsche Bahn, de exploitatie voor haar rekening nemen waarmee een lang gekoesterde wens in vervulling gaat. Voor het zover is moeten nog de nodige technische aanpassingen verricht worden aan de sporen en diverse stations. Zo moet in Eindhoven de grensoverschrijdende trein kunnen keren.

In Duitsland staat de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken hoog op de agenda waardoor mogelijk twee keer per uur een snelle trein en een stoptrein kan gaan rijden tussen Venlo en Düsseldorf, een tijdswinst van circa twintig minuten. Feit is dat er vanaf 2026 een directe trein zonder overstap rijdt tussen Eindhoven en Düsseldorf via Venlo. De stad Eindhoven ontwikkelt plannen om het stationsgebied verder te moderniseren met een nieuw busstation. De stad wil uitgroeien tot internationaal knooppunt, centraal in Zuid-Nederland tussen België en Duitsland.

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



Heerlen-Landgraaf

Het spoor tussen Heerlen en Landgraaf is verdubbeld in 2021 en 2022. Ook is het volledige traject, tussen Heerlen en Landgraaf en Herzogenrath/Aken over een lengte van 15 kilometer in 2018 geëlektrificeerd en rijdt sinds februari 2019 een elektrische trein tussen Maastricht en Aken. Een belangrijke bottleneck tussen Heerlen en Aachen is hiermee verleden tijd. In 2023 is de inzet dat twee keer per uur een trein gaat rijden tussen Maastricht en Aken. Er liggen voorstellen om een Intercityverbinding tussen Eindhoven en Aken binnen de reeds gerealiseerde infrastructuur te laten rijden.



De Drielandentrein nadert station Heerlen.

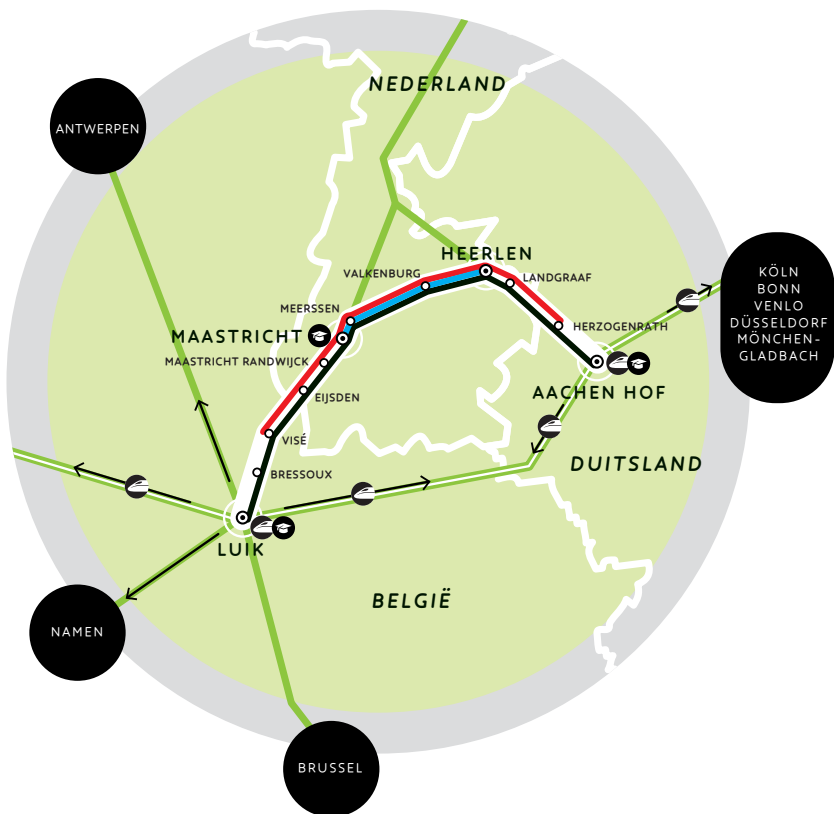
Foto: Swietelsky / Peter Jan Fernhout

Antwerpen-Hamont-Weert

Een directe treinverbinding Antwerpen-Hamont-Weert staat hoog op het verlanglijstje van bedrijven en overheden. Het traject aan Belgische zijde tussen Mol en Hamont is inmiddels geëlektrificeerd. Voor het doortrekken van de treindienst aan Nederlandse zijde tussen Hamont en Weert zijn verschillende infaatregelen nodig waaronder elektrificatie. De Provincie Limburg en de gemeente Weert hebben geld gereserveerd voor de elektrificatie. Gesprekken met het ministerie over financiering zijn gaande. Reizigersvereniging vTv bood recent nog een petitie aan om haast te maken met de werkzaamheden en wees daarbij onder meer op de CO₂-winst van jaarlijks bijna tien miljoen kilo. Uiteindelijk brengt deze verbinding de Belgische havenstad dichterbij.

Drielandentrein

De Drielandentrein tussen Aachen, Heerlen, Valkenburg, Maastricht, Visé en Luik is bijna gerealiseerd. De trein rijdt al tussen Aachen en Maastricht, het streven is dat de trein vanaf 2024 ook direct doorrijdt naar Visé en Luik. De perrons aan Belgische zijde zijn aangepast, het wachten is nu op materieel dat functioneert met de verschillende veiligheidssystemen op de sporen. Met de voltooiing van de Drielandentrein wordt de driehoek Luik via Maastricht naar Heerlen en van Heerlen naar Aken gesloten. Met een snelle overstap op de trein naar Brussel dan wel naar Duisburg als resultaat.

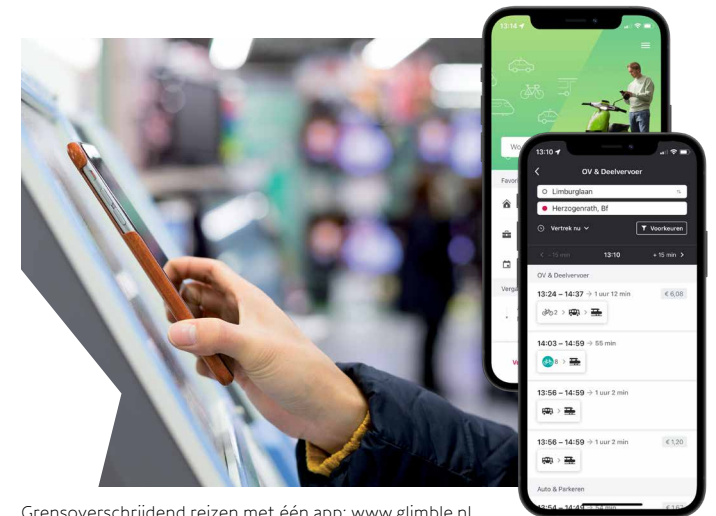


Eén kaartje, transparante prijs

Behalve de technische 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 waaronder Glimble.

Je reis plannen, boeken en betalen met één app, ook als het gaat om een verplaatsing over de grens. Naast gebruiksgemak biedt de app reizigers informatie over verschillende vervoersmogelijkheden om snel en comfortabel van deur tot deur te reizen. Denk aan (deel)auto's, openbaar vervoer, (deel)fietsen en taxi's. Zo worden alternatieven voor de auto gestimuleerd, reizen gemakkelijker gemaakt en de bereikbaarheid verbeterd. De app geeft reizigers actueel en persoonlijk reisadvies en updates over vertragingen.

Inmiddels is voor de Drielandentrein tussen Maastricht en Aken één ticket te koop. Ook is er een Semesterticket voor studenten van de RWTH beschikbaar waarmee gereisd kan worden in Nordrhein-Westfalen en Zuid-Limburg.



Grensoverschrijdend reizen met één app: www.glimble.nl

Waarom EurekaRail?

België, Duitsland en Nederland zijn als burens en handelspartners onlosmakelijk met elkaar verbonden. Economisch en cultureel. Er wordt over de grenzen heen gewerkt, gestudeerd, gerecreëerd en zaken gedaan.

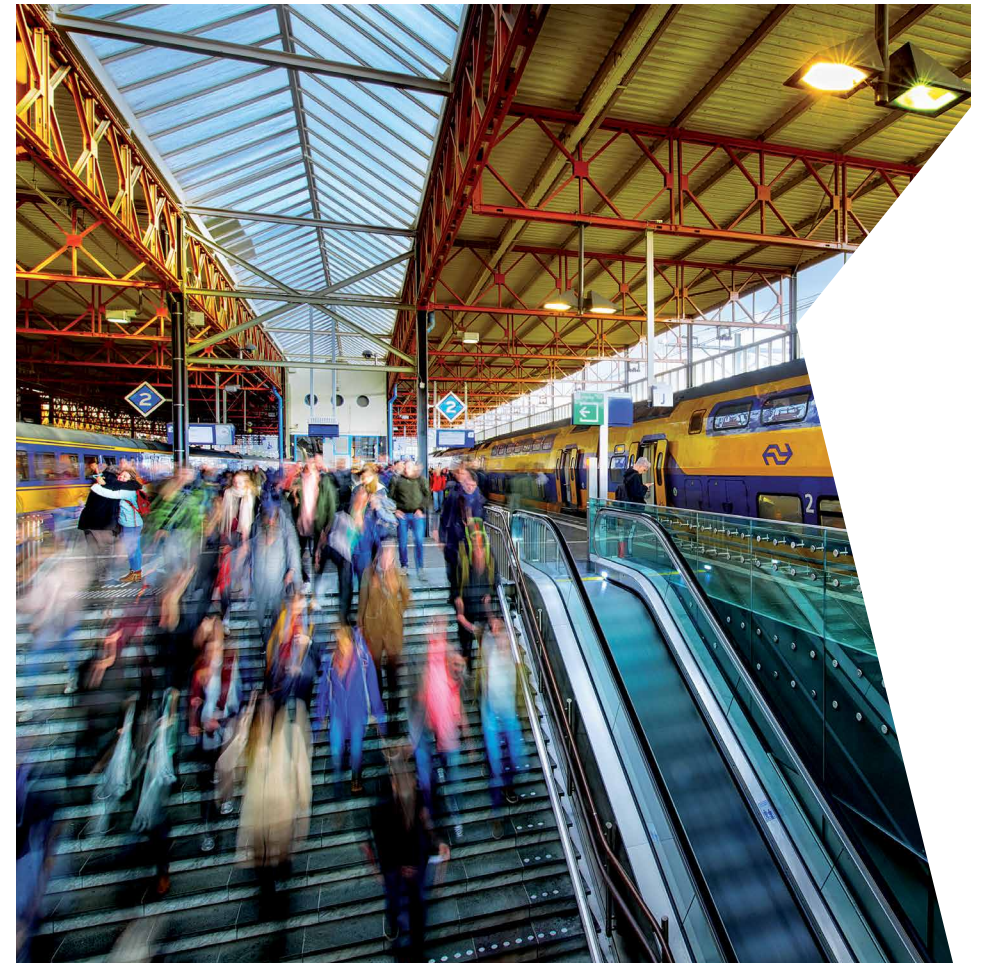
Grensoverschrijdend openbaar vervoer met treinen is hiervoor wezenlijk, maar is bij lange na niet goed geregeld. Grensoverschrijdend treinreizen betekent in de regel vaak overstappen met de nodige wachttijd en slechte aansluitingen. Een tijdrovende onderneming waarbij ook nog sprake is van ingewikkelde ticketing en verschillende prijzen.

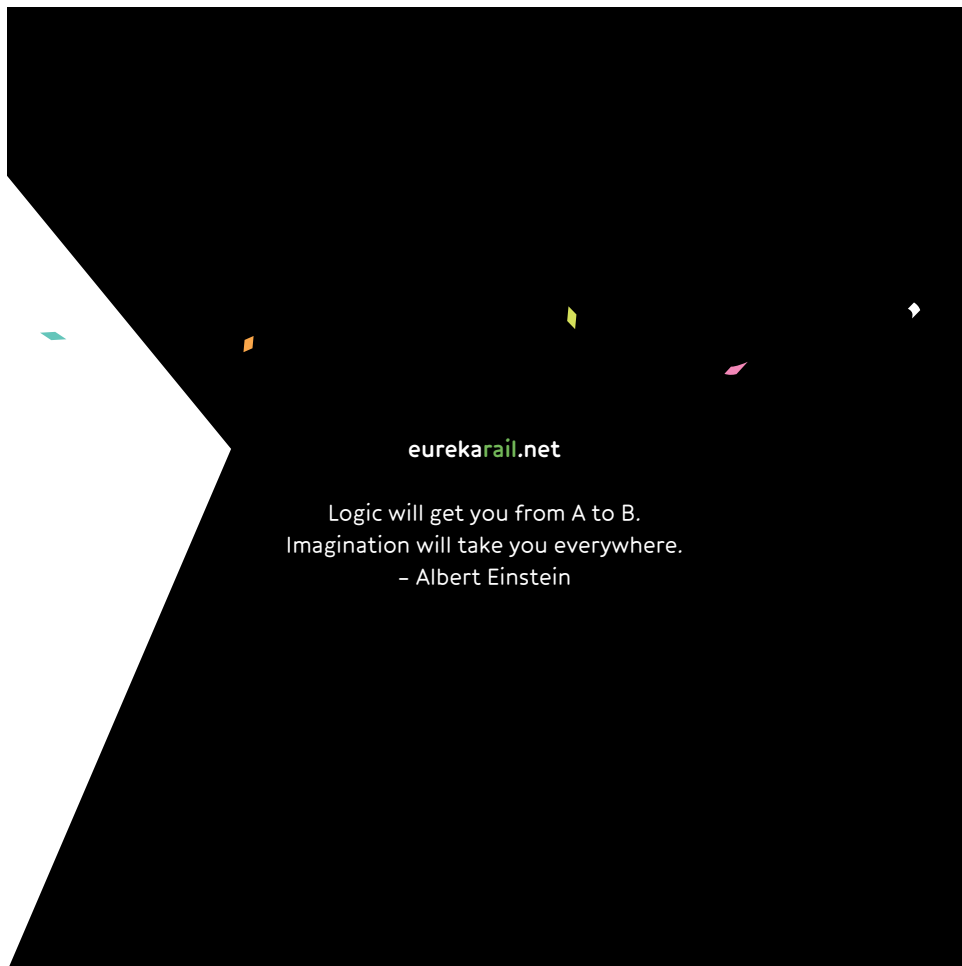
Voldoende redenen voor de oprichting van EurekaRail door de provincies Limburg en Noord-Brabant, ondersteund door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, de Duitse Verkehrsverbunden en diverse Duitse en Belgische overheden. Een Europese subsidie van € 4,7 miljoen euro maakte de inrichting van een projectorganisatie mogelijk waarna in 2017 de eerste concrete plannen op tafel kwamen. Inmiddels zijn de eerste resultaten een feit, met dank aan onder meer substantiële Europese en nationale subsidies. De Drielandentrein tussen Maastricht en Aken rijdt, de directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf is in december 2026 een feit, het spoor tussen Heerlen en Landgraaf richting Aken is geëlektrificeerd en verdubbeld. Inmiddels worden andere plannen en ambities verder uitgewerkt.

Meer weten?

Op eurekarail.net vindt u alle informatie over de ontwikkelingen rond EurekaRail sinds 2016.

Station Eindhoven is in de afgelopen jaren gerenoveerd en vernieuwd. Vanaf 2026 rijdt er een rechtstreekse trein tussen Eindhoven (NL) en Düsseldorf (D).





eurekairail.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

