

Requiem voor een misèretrein

De ‘Benelux’, de intercity tussen Amsterdam en Brussel, populair bij ambtenaren, zakenlieden, studenten, Euro-parlementariërs en toeristen, moet over een jaar wijken voor een hogesnelheidstrein. De ‘Benelux’ is vies en vaak vertraagd. Maar het alternatief is óók niet alles: wie straks met de hogesnelheidstrein naar België reist, is misschien net zo lang onderweg als vroeger, maar moet wél veel meer betalen voor zijn kaartje.

■ Luuk Sengers

Toen koning Leopold I van België in 1833 in het parlement zijn plan ontvouwde om een ijzeren spoorweg aan te leggen – de eerste op het Europese vasteland! – trok hij op de kaart een rechte lijn tussen Brussel, zijn zetel, en Antwerpen, de tweede stad van het land. Het was zeker níet zijn bedoeling om daarmee de loper uit te rollen voor hordes Nederlanders die later, over dezelfde spoorlijn, gezwind en comfortabel naar de Belgische hoofdstad zouden reizen. Sterker: de eerste spoorweg van België moest juist helpen om ‘d'Ollanders’, waarvan de Belgen zich probeerden te bevrijden, buiten de deur te houden.

In 1835 kon de vorst, die een paar jaar daarvoor als toeschouwer aanwezig was geweest bij de feestelijke ingebruikneming van de eerste spoorlijn ter wereld, tussen Liverpool en Manchester, zélf een lint doorknippen. In dat jaar werd de spoorweg tussen Brussel en Mechelen geopend. Weer een jaar later werd de lijn doorgetrokken naar Antwerpen en – in oostelijke richting – via Leuven en Luik naar Keulen in Duitsland. In rap tempo bouwden de Belgen aan hun ‘Ijzeren Rijn’, die moest verhinderen dat goederen uit de Antwerpse haven nog langer over *Nederlands* grondgebied naar het drukbevolkte Ruhrgebied werden vervoerd.

Dat uitgerekend het stuk tussen Brussel en Mechelen als eerste gereed kwam, terwijl deze voor de goederenstroom naar Duitsland geen betekenis had, was omdat men de ijzeren weg eerst wilde testen. Maar

volgens anderen werd de verbinding louter gemaakt om de koning te behagen.

De meeste ambtenaren, zakenlieden, Europarlementariërs en dag-jesmenssen die tegenwoordig over het spoor van Amsterdam naar Brussel spoeden, op weg naar belangrijke vergaderingen, de musea of de veelgeroemde restaurants, hebben echter geen weet van de rijke historie van de trein waarin ze zitten. Of van haar onzeker toekomst.

Rotterdam Centraal, een druilerige doordeweekse avond. Verspreid langs perron 4 houden reizigers de wacht naast hun rolkoffers of weekendtassen. Hun silhouetten blazen wolkjes wasem uit. De natte spoorrails aan hun voeten glinstert in het kunstlicht. Keurig op tijd verschijnt de internationale IC-trein naar Brussel, de 'Benelux', aan de einder, de rijtuigen kronkelend over de wissels als de segmenten van een Chinese draak.

De machinist heeft zijn hand op het wielje waarmee hij de trein tot stilstand dwingt. De locomotief giert – zó buitensporig, dat het lijkt alsof de trein elk moment kan opstijgen. Voor vaste klanten van de 'Benelux' is dit een vertrouwd geluid, dat klinkt als: uw taxi staat voor!

Onze medepassagiers in de eerste klas zijn vandaag: een mevrouw met een leesbrilletje op haar neus die gracieuze letters maakt in een schriftje vóór haar op het tafeltje; een kale meneer in een zwart colbert die zijn laptop poetst met een zakdoek; en zes Engels sprekende dames met grote koffers aan hun voeten: vijf zijn druk met elkaar in gesprek, één zit rustig te breien.

's Ochtends wordt de trein richting België hoofdzakelijk bevolkt door ambtenaren van de ministeries in Den Haag en, vanaf Roosendaal, door forensen uit Zeeland en Brabant die in Antwerpen werken of studeren. Vanavond zijn het vooral toeristen. En Belgen die terug gaan naar huis. Aan de taxifreetassen te zien, komen sommige van Schiphol.

Ruim twee miljoen reizigers vervoert de 'Benelux' per jaar (het precieze aantal koestert de NS als een bedrijfsgeheim). Geen enkele internationale trein, noch de Thalys, noch de ICE, komt daarbij in de buurt. Het is niet bekend hoeveel de NS en de NMBS (de trein is een samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische spoorwegen) met de 'Benelux' verdienen. Maar het lijkt erop dat de rails tussen

Roosendaal en Essen in België van de opbrengst kan worden verguld. Zelfs de trekpaarden die op het Vlaamse deel langs het spoor staan, lijken met jaloezie te kijken naar de trein die (in beide richtingen samen) 32 keer per dag voorbij draaft.

1 uur en 50 minuten duurt de rit Rotterdam-Brussel. Net te lang voor mijn blaas, na het nuttigen van een beker thee. Op zoek naar een toilet.

Op het eerste balkon schittert een grote plas. De deur naar het gerief staat half open; natte voetafdrukken verdwijnen in alle richtingen. Binnen, zo verwachtten we al, blijkt de roestvrijstalen wc-pot letterlijk tot de rand vol.

Ik loop twee rijtuigen verder.

Intussen remt de trein tot stilstand. Zo te zien in niemandsland. Het laatste station was Roosendaal.

De tweede klas zit stampvol. Twee slungels hebben hun benen diagonaal in het gangpad gegooid. Maar de sfeer is er haast huiselijk. De vele laptops geven een vriendelijk blauw licht af, de mensen spreken op gedempte toon en in de lucht hangt de geur van verse koffie.

Op het volgende balkon zit, op grote koffers, een familie die niet geprobeerd heeft zich door de rijtuigen te verplaatsen. Het toilet heeft een waarschuwend sticker over het deurslot: 'DEFECT'. De klever begint al te verkleuren.

Ook in het volgende rijtuig wordt gekaart, geslapen, gelezen, naar muziek geluisterd of film gekeken. Boven de hoofden liggen koffers, rugzakken en sporttassen als processierupsen tegen elkaar. Riemen en hengsels hangen als pootjes naar beneden. Roerloos.

Driemaal scheepsrecht: het volgende toilet is schoon. Op een sterke mestlucht na.

Pas als ik terugkeer op mijn stoel, begint de trein weer te bewegen.

Antwerpen werpt zijn komst vooruit met torenflats in de tuinwijk Luchtbal, dan met hijskranen in de havens en tot slot met de gotische toren van de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal. Als de 'Benelux' even later station Antwerpen Centraal binnenrijdt, dat om zijn gelijkenis met het Panthéon in Rome hier óók 'kathedraal' wordt genoemd, heeft de trein inmiddels een vertraging van tien minuten.

Op het ‘koninklijke’ traject tot Brussel komen daar nog eens zeven minuten bij.

Een dag later, terug naar Nederland. De ‘Benelux’ rolt vanaf het rangeerterrein langs het perron in Brussel-Zuid, klaar voor zijn reis naar Amsterdam. ‘Goh, hij is op tijd!’, verzucht de conducteur die naast ons staat te wachten, tegen niemand in het bijzonder.

‘Is dat een wonder dan?’, vraagt mijn reisgezel nieuwsgierig.

‘Ja, dat kunt ge wel zeggen!’

De beambte richt zich nu tot ons. Zijn brede mond trekt een olijke curve, die door zijn wenkbrauwen wordt geïmiteerd. ‘Normaal komt de trein pas om kwart over vijf, twintig over vijf binnenrijden. Maar nu kunnen we zowaar op tijd gaan vertrekken!’

Herman Welter kent het tracé als zijn broekzak. Als jonge knaap spoorde hij al geregeld van Antwerpen naar Rotterdam. Samen met zijn oudere broer ging hij in de schoolvakanties zijn opa helpen, die een expeditiebedrijf had in Rotterdam. Elke maandag- en vrijdagochtend hezen ze zich in de trein. Ontbijt gebruikten ze aan boord. ‘De “Benelux” had in die dagen nog een restauratierijtuig’, zegt Welter. ‘Onze spiegeleieren werden aan tafel geserveerd door obers in witte jassen.’

Hij behield zijn fascinatie voor treinen, ook toen hij later aan een bureau schoof op de redactie van de *Gazet van Antwerpen*. In veertig jaar schreef hij duizenden artikelen over het openbaar vervoer, in België en in de rest van de wereld, en ontwikkelde hij zich tot een luis in de pels van de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS.

Met betrekking tot de ‘Benelux’ heeft het lot zich gekeerd, meent hij. ‘Van alle internationale treinen in Europa, is de “Benelux” nu veruit de onbetrouwbaarste en de smerigste.’

Onbetrouwbaar? De kans dat uw ‘Benelux’ vertraging heeft of gaat krijgen, is één op drie volgens de NMBS en één op vijf volgens de NS. (Het verschil wordt bepaald door de definitie van ‘vertraging’: volgens de NMBS is drie minuten te laat een vertraging, de NS begint te rekenen bij vijf minuten.) Vergeleken met andere treinen is dat onbetrouwbaar. Soms wordt een trein helemáál opgeheven. Deze ‘... zal

vandaag helaas *niet* rijden.’ Dat gebeurt gemiddeld ongeveer één keer per dag.

De gevolgen tarten het voorstellingsvermogen: je bent vanuit Brussel-Zuid soms sneller in Londen dan in Antwerpen. Tegen die achtergrond is de huidige promotiecampagne van Eurostar goed gekozen: op alle Belgische stations hangen posters met de tekst: *‘Opgelet! Londen, net om de hoek.’*

Soms staat de ‘Benelux’ domweg in de file, zoals tussen de Moerdijkbrug en Dordrecht, waar een groeiend aantal goederentreinen voor verstopping zorgt. Maar meestal is het de ‘Benelux’ zélf die het laat afweten.

De locomotieven van de ‘Benelux’ zijn een beetje schizofreen.

Om te beginnen moeten ze op twee soorten ‘prik’ kunnen rijden: 3 kilovolt (in België) en 1,5 kilovolt (in Nederland). Ze hebben weinig broertjes en zusjes die hetzelfde kunnen (er zijn destijds maar twaalf tweespanninglocs gemaakt), dus als er één stuk gaat, is er niet zo snel een vervanger gevonden. Acht locs zijn nodig om de dienstregeling te kunnen uitvoeren; vier locs worden als reserve achter de hand gehouden. Maar op sommige dagen gaan er zóveel locomotieven stuk, dat er maar vijf of zes uit de stal kunnen.

Dan zijn er *twee* beveiligingsystemen: ATB in Nederland en Memor in België. (Het Belgische systeem wordt ook wel ‘borstel-krokodil’ genoemd, omdat een borstel onder de loc contact maakt met metalen tanden tussen de rails.) En om de identiteitscrisis van de locs nog verder te vergroten, rijdt elke ‘Benelux’-combinatie met *twee* stuurcabines: één in de locomotief en één geïntegreerd in een rijtuig, aan het andere einde van de trein. Dit is gemakkelijk met keren: de locomotief hoeft dan niet te worden losgekoppeld om aan het andere einde weer te worden aangekoppeld. De machinist loopt gewoon over het perron naar de andere stuurcabine is. Dat scheelt tijd.

Tenminste: als de software meewerkt. Soms drukt de machinist vruchteloos op de knop om de stuurrichting te veranderen. Dan heeft de locomotief (geleverd door de Belgen) moeite om met de stuurcabine in het rijtuig (geleverd door de Nederlanders) te communiceren. Halsstarrig weigert de trein dan in Amsterdam of Brussel rechtsomkeer te maken.

Het 'trek-duwsysteem' was vroeger nodig omdat de trein in Antwerpen Centraal (een kopstation) moest keren ('kop maken'). Na de recente verbouwing van Antwerpen Centraal hoeft dat niet meer. Het systeem is echter ongemoeid gelaten om de treinen in Brussel-Zuid en Amsterdam sneller met de neus in de andere richting te kunnen laten vertrekken – zo probeert men iets aan de vertragingen te doen.

De locs (van de serie 11, voor fijnproevers) zijn met 23 jaren in de herfst van hun leven. Ze hebben regelmatig onderhoud nodig. Maar het zijn óók kilometervreters – in Brussel en Amsterdam is het meteen omdraaien geblazen! – waardoor er geen tijd is voor inspectie.

In hete zomers raken ze soms van streek. Twee keer afgelopen jaren moesten reizigers door de brandweer worden geëvacueerd omdat er vlammen uit de locomotieven sloegen. De opgebrande locs zijn een hele poos 'uit de strijd' geweest, wat heeft bijgedragen aan de vertragingen.

Soms kunnen de locs niet op volle kracht rijden. Dat is niet erg zolang het parcours vlak is, maar de vorig jaar geopende treintunnel onder het vernieuwde station Antwerpen Centraal is niet vlak. Aan beide kanten is een helling van 360 meter met een stijgingsgraad van 2,9 procent. Als een machinist vóór Antwerpen merkt dat zijn loc onvoldoende power heeft, kan hij twee dingen doen: om het station heen rijden of kop maken aan een perron op straatniveau. In beide gevallen zit de reiziger langer in de trein dan hij had gerekend.

In een *viéze* trein, bovendien. Ook hier heeft de spoorjournalist Welter een punt. De NS geeft dat ruitelijk toe. Als de trein vertraagd is, wordt de geplande grondige poetsbeurt in Amsterdam of Brussel geschrapt. Dan worden hooguit de prullenbakken geleeqd. In het marketingjargon van de NS: 'Het vervoeren van klanten krijgt dan prioriteit boven de geplande schoonmaakbeurt.'

En de toiletten? Vorig jaar zijn de rijtuigen volledig gerenoveerd en voorzien van nieuwe stoelen, airco, stopcontacten voor laptops en... een *gesloten* toiletsysteem (voorheen vond ontlasting zijn laatste rustplaats tussen de rails). 'Er is gekozen voor Bioreactoren', licht de NS desgevraagd toe. 'Buiten de trein, op de plaats waar de reactor hangt, kan een lichte geur hangen, omdat de reactoren belucht moeten worden.'

‘Geen water. Geen toiletpapier. Een toilet die te vies is om...’, zegt Welter. ‘Je betaalt je ticket en je wordt in een vuile trein gezet! In welk beschaafd land in de wereld wordt dat vertoond?’

Enkele maanden geleden ging hij met pensioen. Er is in veertig jaar veel aan het openbaar vervoer verbeterd, zegt hij. ‘Vroeger was de sfeer: “Wees blij dat je mee mag op onze trein!”’ De spoorwegmaatschappijen zijn een stuk klantvriendelijker geworden. ‘Daarom snap ik niet dat ze een internationale trein zó laten verkommeren.’

Met de invoering van een nieuwe dienstregeling, in december, kregen trouwe klanten van de ‘Benelux’ en nieuwe teleurstelling te verwerken.

De eerste trein uit Nederland die zich ’s ochtends de grens met België over waagt, is die van 7 uur 34 uit Roosendaal. Dat lijkt vroeg, maar in de oude dienstregeling vertrok de eerste internationale trein anderhalf uur eerder. Honderden werknemers en studenten uit de grensregio stelden jaren hun wekker in op de trein van zes uur, zodat ze op tijd in België op hun werk of in de collegezaal konden zitten.

Vice versa voor Belgische werknemers die naar Nederland reizen.

Dat de treintijden zijn aangepast, moet ook de Antwerpse en Brusselse horeca hebben gemerkt, want de laatste trein uit Brussel vertrekt in de nieuwe dienstregeling al om 21 uur 15, anderhalf uur vroeger dan in het verleden. Even gezellig met de Belgische collega’s iets gaan eten of nog een tweede rondje Belgisch bier zit er niet meer in.

De reacties, die bij de reizigersorganisaties in Nederland en België binnenkomen, variëren van ‘zeer verontwaardigd’ tot ‘moedeloos’. ‘Ik moest het hart uit mijn lijf rennen’, schrijft de een. ‘Ik heb een uur staan te koekeloeren’, meldt de ander. De klachten geven een goed beeld van wie er, voor werk of studie, dagelijks per trein de grens oversteken:

Kim studeert in Gent en komt uit Den Haag. ‘Met de nieuwe dienstregeling’, schrijft ze, ‘heb je volgens de NS vier minuten om in Antwerpen over te stappen op de trein naar Gent. Er wordt daarbij niet gedacht aan het feit dat je in die vier minuten ook nog eens zes

roltrappen en een aantal perrons moet afleggen alvorens bij de trein naar Gent te komen.'

Pedro uit Antwerpen reist elke week met de vroegste trein naar zijn werk bij de Boston Consulting Group in Amsterdam. 'Sinds de nieuwe regeling kom ik niet meer voor negen uur in Amsterdam aan.'

Anoniem: 'Waar ik vroeger steeds 5 à 10 minuten te vroeg op mijn werk was, heb ik nu de keuze uit ofwel 20 minuten te laat komen, ofwel 40 minuten te vroeg.'

Karolien (woont in Antwerpen en werkt in Amsterdam): 'Mijn werknemer betaalt bijna 4000 euro voor mijn treinabonnement, maar ik ben zelden op tijd op mijn werk. Ik vraag mij af, waarom ze er niet in slagen om deze druk bezette lijn deftig te laten draaien.'

Piet, uit Maasdam: 'Ik reis elke week naar Londen, heb een hekel aan vliegen en vind met de trein reizen ontspannender, omdat ik daarin kan lezen en werken. Vanmorgen kwam ik binnenstormen bij Eurostar in Brussel negen minuten voor vertrek. Sorry, wacht maar drie uur. Hoezo flexibel? Ik kan dus gewoon niet vóór negen uur in Brussel zijn. Zijn ze gek geworden bij NS of zijn dit nieuwe werktijden?!

Lieven: 'Ik wil graag verkondigen dat de internationale sneltrein een ecologisch alternatief is voor wie beroepshalve doorheen Europa moet, maar met dit soort geniale aanpassingen van de dienstregeling wordt het ons wel erg moeilijk gemaakt. Met 57 minuten zinloze extra wachttijd per week (ergens op een perron in Antwerpen en Gent) verlies ik op een werkjaar ongeveer 38 werkuren of één volledige werkweek... tijd die ik anders bij mijn gezin had kunnen doorbrengen!'

'Ik was altijd voorstander van OV', schrijft de heer Boelens uit Antwerpen, 'heb deze ook altijd gesteund in beleidsadviezen en rapporten. Maar van een geheide voorstander, via een scepticus ben ik nu een geheide tegenstander van de NS geworden. Ik zal geen stap meer in een Nederlandse trein zetten totdat de monopolist NS definitief van het toneel is verdwenen.'

Nog één, veelzeggende reactie: 'Mijn vriendin is afhankelijk van de internationale trein vanuit Roosendaal naar Antwerpen-Berchem. Zij dient om half 8 / kwart voor 8 op Berchem aan te komen. Dit is in de nieuwe dienstregeling niet meer mogelijk! In een telefoongesprek met

de NMBS (na 20 minuten wachten op een operator...) wordt ons als enige reisalternatief de AUTO aangeboden.

‘Ik weet niet in wat voor Europa wij leven, maar de trend is toch om mensen juist de auto uit te krijgen? Aangezien er verder geen busdiensten zijn ’s ochtends vanuit Roosendaal naar Antwerpen, zijn we nu hopeloos. Wij zijn nu genoodzaakt om een auto te gaan kopen, en vervolgens elke morgen op de ring van Antwerpen te gaan staan tussen alle mensen die eerder wel van het openbaar vervoer gebruik konden maken.’

Nog even en de ‘Benelux’ komt helemáál niet meer.

De ‘Benelux’ wordt opgeheven zodra de eerste hogesnelheidstrein door de Nederlandse polders raast, zo hebben de NS en de NMBS aangekondigd. En dat is, hoogstwaarschijnlijk, over een jaar.

In het voorjaar van 2009 – bijna twee jaar later dan gepland – zal de nieuwe hogesnelheidslijn (HSL) tussen Rotterdam en Brussel in gebruik worden genomen. Vanaf dat moment kunnen reizigers naar Antwerpen en Brussel alleen nog maar met een hogesnelheidstrein (een opvolger van de Thalys) de grens over.

Goed nieuws, zou je denken. *Vieze, onbetrouwbare trein wordt vervangen door splinternieuwe, snelle.* Maar bij reizigersorganisaties is het voornemen in het verkeerde keelgat geschoten.

De Vlaamse Bond voor Trein-, Tram en Busgebruikers (BTTB) en het Nederlandse ROVER vonden elkaar op de barricades. De NS, zeggen zij, doet alsof de hogesnelheidstrein een volwaardig alternatief is voor de ‘Benelux’, alleen sneller. Maar voor velen ís ze geen alternatief. Ze stopt niet op dezelfde plaatsen en ze is duurder. Sterker, menen de reizigersorganisaties: gelet op alle beperkingen die er aan de flitstrein kleven, kun je je afvragen of er nog wel sprake is van ‘openbaar’ vervoer.

Je kunt niet meer zomaar instappen (reserveren is verplicht); je mag je fiets niet meenemen; je kortingskaart of abonnement is waardeloos; je moet misschien meer betalen voor je kaartje en met een beetje pech moet je ook vaker overstappen.

De stations Brussel-Noord, Mechelen, Antwerpen-Berchem, Roosendaal en Dordrecht worden niet meer aangedaan.

Den Haag blijft weliswaar rechtstreeks verbonden met de Europese hoofdstad, maar ambtenaren van de ministeries kunnen straks nog maar één keer per *twee* uur rechtstreeks naar Brussel, in plaats één keer per uur.

Werknemers uit Zeeland en oostelijk Brabant komen lastiger in Vlaanderen: de hogesnelheidstrein gaat niet meer bij Roosendaal, maar bij Breda de grens over.

Forensen tussen Antwerpen en Brussel verliezen een normale uurverbinding: ze kunnen wel uitwijken naar de hogesnelheidstrein, maar die is duurder (voor de Thalys geldt thans, tweede klasse, een opslag van acht euro.) En pendelaars die nu in Antwerpen-Berchem opstappen, moeten in de toekomst eerst de stad in, naar Centraal, waar nauwelijks parkeerruimte is.

Vijftig jaar zijn de grenssteden Roosendaal en Antwerpen door een intercity met elkaar verbonden geweest. De Beneluxtrein maakte zijn eerste rit in 1958, het jaar dat de politieke samenwerking tussen de Beneluxlanden van start ging. Binnenkort rijdt misschien alleen nog de vervallen stoptrein die nu ook al op en neer hobbelt.

De NS heeft een aantal verzachtende maatregelen aangekondigd: de Randstad blijft bereikbaar vanuit Roosendaal door een extra intercitytrein elk half uur. En met de NMBS wordt gekeken of er nog een pendeltrein tussen Roosendaal en Antwerpen kan worden gereden. Maar dit heeft niet iedereen kunnen vermurwen.

In theorie wordt de reistijd tussen Amsterdam en Brussel met bijna een uur bekort. Maar in de praktijk zullen veel reizigers die tijdwinst in rook zien opgaan, omdat ze straks eerst een gewone trein moeten nemen om op een HSL-station te komen.

Reizigers uit Den Haag bijvoorbeeld. Nu kunnen ze van Hollands Spoor tot de Europese hoofdstad in de 'Benelux' blijven zitten. Straks rijden er niet meer elk uur treinen van Den Haag naar Brussel. Wie toch op zo'n uur naar België wil, zal eerst naar Rotterdam moeten, waar hij wél elk uur kan overstappen op een hogesnelheidstrein. Volgens de NS bedraagt de tijdwinst tussen Rotterdam en Brussel straks nog altijd een aantrekkelijke 36 minuten. Maar de ervaren treinreiziger uit Den Haag weet dat hij beter wat speling kan nemen om zijn overstap niet te missen (zijn zitplaats in de hogesnelheidstrein

is immers gereserveerd!) en gaat een half uur eerder van huis. Weg tijdwinst.

Hetzelfde verhaal voor een forens uit westelijk Brabant of Zeeland: de tijdwinst tussen Breda en Antwerpen bedraagt straks 16 minuten, maar als hij eerst naar Breda moet reizen, gaat die tijdwinst weer verloren.

Hogesnelheidstreinen zijn vooral interessant voor reizigers die van begin- tot eindpunt kunnen blijven zitten. Zij boeken een aanmerkelijke tijdwinst. Wie een kortere afstand met de hogesnelheidstrein reist, heeft minder voordeel, of zelfs nadeel. Vooral pendelaars in de grensregio's merken dat.

Hogesnelheidstreinen zijn vooral interessant voor reizigers die van begin- tot eindpunt kunnen blijven zitten. Zij boeken een aanmerkelijke tijdwinst. Wie een kortere afstand met de hogesnelheidstrein reist, heeft minder voordeel, of zelfs nadeel. Vooral pendelaars in de grensregio's merken dat.

Vroeger kon iemand uit Bergen (Mons) in België zonder overstappen met een internationale trein naar St. Quentin of Compiègne in Frankrijk om te werken. In 1996 werd de traditionele trein Brussel-Parijs echter opgeheven, ten faveure van de Thalys. Hetzelfde is gebeurd met de klassieke IC-trein tussen Oostende en Keulen. Deze werd in 2002 uitgerangeerd – tot groot verdriet van het toeristenbureau in Oostende, dat nu minder Duitse badgasten ziet arriveren – om plaats te maken voor de Thalys van Luik naar Keulen. De trein naar Oostende begint nu pas in Eupen. En tussen Luik en Aken rijdt, om de twee uur, een pendeltreintje.

In Nederland had eveneens een verschraving plaats. De nachttrein naar Parijs werd verdrongen door de Thalys. Van de rechtstreekse IC-trein tussen Den Haag en Keulen is alleen nog het stukje Venlo-Düsseldorf over. De nachttrein Amsterdam-Berlijn is gesneuveld. Met de komst van hogesnelheidstrein ICE, in 2000, is het aantal internationale treinen naar Keulen gehalveerd. En nu is de 'Benelux' naar België aan de beurt.

'Je bent straks sneller van *Rotterdam* in Brussel dan vanaf *Roosendaal*, zegt Kees Rotteveel, specialist internationaal treinverkeer bij ROVER. 'En dat is vreemd, want treinverkeer is vooral een

regionale kwestie: de meeste mensen reizen niet verder dan twintig tot dertig kilometer naar hun werk. Het is fijn dat je straks sneller van Amsterdam naar Parijs kunt, maar dat doen jij en ik misschien maar één of twee keer per jaar.'

Rotteveels tegenhanger bij de Vlaamse reizigersbond BTTB is Kees Smilde. Smilde is een wandelende symbiose tussen Nederland en België: hoewel geboren en getogen in het noorden van Nederland, klinkt zijn tongval onvervalst Vlaams. Hij studeerde Duits in Groningen en in Berlijn en vestigde zich later als onderzoeker Germanistiek aan de KU in Leuven. Zijn activisme werd gewekt toen de NMBS de trein Oostende-Keulen uit de dienstregeling schrapte.

'Ik ga nog geregeld naar Berlijn om vrienden te bezoeken. Vroeger stapte ik op in Leuven, mijn woonplaats, en kon ik tot Keulen blijven zitten. Nu moet ik overstappen in Luik, op de Thalys naar Keulen. Ik heb twee verschillende tickets nodig, want de tariefsystemen zijn niet uitwisselbaar. En ik ben duurder uit, tenzij ik heen én terug de Thalys boek, maar dat komt me niet altijd uit. Het is allemaal moeilijker geworden.'

De Nederlandse en de Belgische overheid moeten ingrijpen, vinden de reizigersorganisaties, gesteund door een aantal fracties in het Nederlandse en Belgische parlement. Ze moeten zorgen dat er náást de hogesnelheidstrein een gewone intercitytrein tussen Nederland en België blijft rijden.

Maar de verantwoordelijke bewindslieden – minister Camiel Eurlings in Nederland en minister Inge Vervotte in België – kunnen weinig uitrichten. Grensoverschrijdend treinverkeer in Europa is geliberaliseerd. De 'Benelux' is vorig jaar door de NS en de NMBS overgedragen aan een particulier bedrijf: High Speed Alliance (HSA). Hetzelfde bedrijf dat straks de hogesnelheidstrein gaat exploiteren. Formeel is de 'Benelux' nu in particuliere handen – ondanks dat HSA negentig procent eigendom is van de NS, en de NS honderd procent eigendom van de staat.

Onlangs presenteerde de NS de resultaten van een eigen onderzoek. Daarin werd gesteld dat ruim zestig procent van de reizigers in de 'Benelux' gebruik zou gaan maken van de hogesnelheidstrein. Maar volgens de SP waren de vragen in het onderzoek misleidend. Zo somde

de NS acht voordelen van de hogesnelheidstrein ten opzichte van de Beneluxtrein op, maar repte ze met geen woord over een mogelijke verhoging van prijzen en het verdwijnen van stations op het traject.

Ook andere partijen vonden de vraagstelling van het NS-onderzoek 'beschamend'. De SP trok er zelf op uit en interviewde ruim vierhonderd passagiers in de 'Benelux'. Conclusie van de steekproef: zelfs wanneer de hogesnelheidstrein geen cent duurder wordt dan de 'Benelux', kiest tweederde van de reizigers voor de huidige trein, simpel omdat de hogesnelheidstrein hún station niet aandoet. Negentig procent wil kunnen kiezen tussen de 'Benelux' en de hogesnelheidstrein, die allebei zouden moeten blijven rijden. Initiatiefnemer Emile Roemer van de SP-fractie: 'Mensen willen de "Benelux" niet kwijt.'

Het jonge Belgische parlementslid Jef Van den Bergh (CD&V) reisde naar Nederland om met zijn Nederlandse collega van de SP te folderen in de trein. 'Het is toch ongelooflijk', zei hij in het Belgische parlement, 'dat er in de EU probleemloos grensoverschrijdend verkeer mogelijk is, behalve blijkbaar met de trein.'

'Laat dat ding gewoon rijden', is ook het oordeel van Diederik Samsom van regeringspartij PvdA. 'Erg onrendabel kan-ie niet worden. De hele *business case* van NS dondert heus niet in elkaar als we een intercityverbinding laten bestaan tussen Roosendaal en Antwerpen.'

De zaak zit nu in een impasse. Iedereen wacht op de volgende zet van de NS.

De aantrekkelijkheid van de nieuwe hogesnelheidstrein zal vooral afhangen van de prijs om mee te mogen.

Utrecht centraal station. Ik wacht geduldig op mijn beurt in de ticketwinkel van NS Hispeed. Aan balie 5 komt een plek vrij. Ik vraag aan de mevrouw wat de Thalys kost van Amsterdam naar Brussel. En van Amsterdam naar Antwerpen.

'Ik heb hier ergens een schema met alle prijzen', zegt ze behulpzaam. 'Zal ik het even voor u kopiëren?'

NS heeft aangekondigd pas op het laatste moment, drie maanden voordat de hogesnelheidstrein gaat rijden, de prijzen bekend te zullen maken. In de Tweede Kamer werd daarop honend gereageerd: hoe

kunnen wij nu beoordelen of reizigers straks inderdaad massaal zullen overstappen van de 'Benelux' naar de hogesnelheidstrein, zoals de NS beweert, als we niet eens weten hoe groot het prijsverschil zal zijn?

De mevrouw komt terug met een kopietje. Ik bedank haar vriendelijk en loop terug naar de centrale hal van het station. Ik moet nog één ding doen.

Ik zoek een kaartautomaat in hal en toets in: Amsterdam-Brussel met de Beneluxtrein. Ik noteer de bedragen die op het scherm verschijnen op de achterkant van het kopietje. En herhaal alle handelingen nog een keer, om helemaal zeker te zijn.

High Speed Alliance (HSA), dat de hogesnelheidstrein gaat exploiteren, is negentig procent eigendom van NS en tien procent van KLM. Dat laatste is interessant in verband met de toekomstige prijzen van de hogesnelheidstrein.

De Thalys kent, net als de ICE en andere hogesnelheidstreinen, een flexibel prijssysteem. Wat je voor een ticket betaalt, hangt af van het moment van boeken en van de beschikbaarheid van stoelen. Op drukke momenten gaan de prijzen omhoog, iets wat in gewone treinen niet het geval is. Dit systeem, door economen 'yield management' genoemd, is uitgevonden en tot perfectie gebracht door luchtvaartmaatschappijen.

Voor elke mogelijke situatie wordt uitgerekend wat de hoogste prijs is die de klant *in die situatie* nog bereid is te betalen. Vergelijk het met Albert Heijn, die in haar stationswinkels hogere prijzen vraagt dan in haar gewone supermarkten, omdat ze weet dat gehaaste reizigers bereid zijn extra te betalen. Of die stickers met '35% korting' plakt op producten die hun uiterste houdbaarheidsdatum naderen. Maar AH *verhoogt* prijzen niet als het plotseling storm loopt in de winkels... Dat doen KLM en Thalys wél.

NS zegt: voor slimme reizigers is de Thalys goedkoper dan de 'Benelux'. Dat klopt. Het goedkoopste tarief van de Thalys (Mezzo+) is in de eerste klas 17 en in de tweede klas 22 procent goedkoper op het traject Amsterdam-Brussel. Voor de tweede klas bestaat er zelfs een nóg goedkoper ticket, Smilys: deze is de helft voordeliger. Je moet dan wel minstens twee weken van te voren boeken en verplicht retour reizen.

Niemand weet echter *hoeveel* goedkope tickets er zijn. HSA kan de beschikbaarheid van moment tot moment veranderen. Ze kan *per dag* en *per trein* bepalen hoeveel stoelen ze tegen het goedkoopste tarief zal aanbieden. Zonder dat iemand het ziet.

Zelfs grootafnemers van treintickets, zoals reisbureaus, kunnen het prijsgedrag niet voorspellen – en geloof maar dat ze het zouden willen! ‘Soms blijkt een ticket voor de Thalys op het station goedkoper dan de prijs die wij aan HSA moeten betalen’, zegt Jan Bert Wissink, directeur-eigenaar van Stedentrips.nl. ‘Leuk vinden we dat natuurlijk niet.’

Enige ervaringsregels zijn wel te geven zegt Wissink: de Thalys zit vooral in de vakanties en de weekenden vol. Hetzelfde geldt voor de eerste Thalystreinen die je kunt halen als je 's ochtends eerst vanuit een ander deel van het land naar station Amsterdam of Rotterdam moet reizen. ‘Als je op die tijden goedkoop wilt reizen, moet je maanden van te voren boeken. Eigenlijk zodra de zitplaatsen in het boekingsstelsel komen.’

Zijn collega Helmut Brall van de Treinreiswinkel in Leiden zegt: ‘Het goedkoopste zijn de dinsdag, woensdag en donderdagmiddagen. Maar ook dan geldt dat het verstandig is om lang van te voren te boeken. Want last-minutes, zoals bij vliegvluchten, zijn er niet voor treinen.’

De goedkoopste tickets zijn niet weggelegd voor de zakenreiziger die zich onmogelijk drie maanden van te voren kan engageren. Of voor de romanticus die op donderdag besluit om zijn geliefde in het weekend mee te nemen naar Parijs. Voor hen blijven er van de vier prijscategorieën van de Thalys drie over – en deze zijn alledrie *duurder* dan de Beneluxtrein.

Het prijsverschil kan behoorlijk oplopen. Het kan gebeuren dat je ‘slechts’ zes of dertien procent meer moet betalen dan in de ‘Benelux’ – maar het kan ook *veertig* of *vijftig* procent méér zijn. Amsterdam-Brussel retour eerste klas kost met de Thalys als je pech hebt 157 euro, tegen 104,80 euro met de ‘Benelux’. Welke prijs je ‘trekt’, kun je niet zelf beïnvloeden. Het is een tombola.

OV- en andere kortingskaarten zijn in de Thalys niet geldig, met als gevolg dat vaste klanten van de NS en NMBS in de Thalys *ruim drie*

keer zoveel moeten betalen voor een retourtje Amsterdam-Brussel dan als ze voor de 'Benelux' kiezen.

Natuurlijk kan HSA hele andere prijzen gaan vragen voor de nieuwe hogesnelheidstrein dan voor de huidige Thalys. Maar of die prijzen *lager* zullen zijn? Twee zaken doen het omgekeerde vermoeden.

Allereerst ziet het er naar uit dat er een stoelendans zal ontstaan om de zitplaatsen in de hogesnelheidstrein. De NS denkt dat het aantal belangstellenden voor een ticket naar België of verder komende jaren zal toenemen van 3,5 naar 5,7 miljoen per jaar. Maar voor lang niet al die reislustige is er een zitplaats. Terwijl de vraag met 64 procent toeneemt, stijgt het aantal stoelen dat per dag de grens overgaat door de komst van de hogesnelheidstrein maar met 26 procent. Er ontstaat dus schaarste. En die schaarste zal het grootste zijn in de piekuren, omdat de hogesnelheidstrein alleen gereserveerde zitplaatsen heeft, en geen 'staanplaatsen' zoals de 'Benelux'.

Over een aantal jaren, zo verwacht de NS, zullen er méér hogesnelheidstreinen gaan rijden. Maar zelfs dan is de groei van het aantal stoelen – 55 procent – nog onvoldoende om aan de stijgende vraag te voldoen.

Ten tweede heeft de klant straks geen keus meer: als hij naar Brussel wil, móet hij wel met de hogesnelheidstrein. ROVER vreest dat de NS 'misbruik' zal maken van die 'machtspositie'. Ze heeft de Nederlandse Mededingingsautoriteit gevraagd om op te treden. Maar deze kan niets doen, zolang de NS zijn prijzen niet bekendmaakt.

Íedere Nederlander moet in de buidel tasten voor de nieuwe hogesnelheidstrein – óók als hij niet van plan is ooit een voet op de treeplank te zetten.

In de herfst van 2004 konden Nederlanders in rechtstreekse tv-uitzendingen getuigen zijn van de openbare hoorzittingen in het parlementaire onderzoek naar grote infrastructuurprojecten. Onder leiding van Adri Duivesteijn werden ambtenaren, ministers, bouwers en deskundigen aan de tand gevoeld over kostenoverschrijdingen bij de Betuwelijn en de hogesnelheidslijn (HSL). Sommige tv-kijkers konden hun oren niet geloven.

De spoorlijn heeft bijna zeven miljard euro gekost – het dubbele van wat was begroot. Betrokken ambtenaren hielden geen agenda's of notulen bij, slordig opgestelde adviezen werden nooit naar de Tweede Kamer gestuurd. De zes bouwbedrijven die een offerte deden voor de HSL, bleken geheime prijsafspraken te hebben gemaakt. En de overheid wist ervan! Ze deed namelijk aangifte bij de NMa. En toch werd er met deze bouwers (de grootste van het land) door onderhandeld.

De televisiekijker leerde hoe de overheid akkoord was gegaan met een 'uitgeklede' variant van de HSL ('van 'prestigeproject tot somber spoorlijntje', zeiden de commentatoren) en hoe de staat allerlei grote risico's voor haar rekening had genomen. In 2003 was in de rijksbegroting een risicoreservering van 985 miljoen euro opgenomen voor de Betuwelijn en de HSL – de directe aanleiding voor het parlement om een onderzoek in te stellen.

Ook McKinsey kwam in de verhoren voorbij. De consultancyfirma had geadviseerd om de HSL *niet* aan te leggen en in plaats daarvan het bestaande spoor op te waarderen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat liet de betreffende grafieken echter uit de rapporten verwijderen, zodat de Tweede Kamer nooit kennis nam van het goedkopere alternatief.

Tv-kijkers hoorden ook de machteloosheid en het cynisme van de politici die werden gehoord. *NRC Handelblad* drukte een ingezonden brief af van een lezer die schreef: 'Nederland is een bananenrepubliek geworden. Ik ga nooit meer stemmen.'

Het parlementaire onderzoek kon het tij echter niet meer keren. Februari vorig jaar moest toenmalig minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat twee maal met gebogen hoofd naar de Tweede Kamer: eerst om aan te kondigen dat de HSL opnieuw een tegenvaller van 222 miljoen euro te verwerken kreeg, en een week later om te melden dat dit bedrag in werkelijkheid bijna twee keer zo hoog was.

De Commissie voor de Rijksuitgaven, die de financiën van de hogesnelheidslijn onderzocht, sprak van 'verkeerde rekenmethodes': 'De boekhouding is een rommeltje.' En in juni van dat jaar deed de Algemene Rekenkamer er een rapport overheen met de conclusie: het

project was te ingewikkeld aanbesteed en het ministerie voerde geen regie.

Intussen roest de rails.

De eerste hogesnelheidstrein had juli vorig jaar al met 300 kilometer per uur over de HSL moeten razen. In plaats daarvan dribbelt de 'Benelux' nog steeds met de helft van die snelheid heen en weer. De zeven kilometer lange tunnel onder het Groene Hart, het paradepaardje van het project (in diameter de grootste ter wereld!) was eerst niet brandveilig. Nu is het opwarrelend stof dat voor gevaar zorgt. Losse betondeeltjes beschadigen de treinen (door de hoge snelheid komen ze hard aan), dringen binnen in de rijtuigen en kunnen zelfs brand veroorzaken. Er zit niets anders op, hebben de technici net besloten, dan de tunnel regelmatig goed te 'zuigen'. (In de Kanaaltunnel gebeurt dat ook.)

En dan zijn er complicaties aan het beveiligingssysteem. De hele lijn is voorzien van ERMTS, een tamelijk nieuw Europees veiligheidssysteem voor het spoor. ERTMS is nog nergens toegepast op hogesnelheidstrajecten. Recent is het getest op het TGV-traject tussen Parijs en Straatsburg. Dat gebeurde 's nachts, toen er geen verkeer was. En maar goed, zei later een Nederlandse deskundige die erbij was: 'Want het was een drama.'

Een zender naast het spoor moet een signaal geven aan de cabine om de trein af te remmen voor een rood sein. Maar om ingewikkelde technische redenen hapert het signaal precies op de overgang tussen Nederland en België.

Zelfs de minister begint zijn geduld te verliezen 'Wanneer het kastje het doet en kan praten met de baan, zal ik u direct inlichten', snauwde hij laatst tegen de Tweede Kamer.

De vertraagde oplevering van de HSL kost de Nederlandse staat een hoop geld. Om te beginnen duurt het langer voordat ze inkomsten krijgt uit de concessie die ze aan HSA heeft verleend. Naar verwachting kan de overheid komende vier jaar fluiten naar de 222,4 miljoen die ze alvast had ingeboekt. Bovendien moet de staat straks aan HSA een schadevergoeding betalen. In de contracten staat een bedrag van 37,5 miljoen euro, maar onlangs gaf minister Eurlings te

kennen dat hij dat bedrag wil verhogen (met *hoeveel* heeft hij niet gezegd), om te voorkomen dat HSA failliet gaat.

Want HSA heeft zijn *eigen* problemen. In mei 2004 bestelden de NS en de NMBS bij de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda twaalf flitstreinen. Een investering van 62 miljoen euro. (Later is die order overgenomen door een joint venture van HSA en de NMBS.) De Italianen beloofden dat de eerste treinen in april 2006 beschikbaar zouden zijn voor proefritten en opleidingen. Dat was twee jaar geleden. Het is nog altijd wachten op de eerste trein.

Saillant detail: HSA had wél alvast twee snelle locomotieven weten te bemachtigen, via een leaseovereenkomst met een andere fabrikant, Bombardier. Maar omdat de ingebruikneming van de hogesnelheidslijn steeds werd uitgesteld, stonden de trekpaarden stil op een rangeerterrein. Totdat iemand op het idee kwam ze door te verhuren aan NMBS, die ze voorlopig zou kunnen inzetten voor de geplaagde 'Benelux'. Echter: de locomotieven worden in België nog steeds 'getest'. Het testen duurt wel érg lang, menen deskundigen. Worden de locomotieven soms opzettelijk niet ingezet? Omdat de 'Benelux' met de nieuwe krachtige motoren aan kop misschien wel sneller zou zijn dan de Thalys, zolang deze nog over bestaand spoor rijdt?

Om over het Nederlandse deel van de nieuwe hogesnelheidslijn te mogen rijden, moet HSA huur betalen (een zogenaamde concessie) aan de Nederlandse staat. NS was er destijds zó op gebrand (aangemoedigd door haar enige aandeelhouder, de Nederlandse staat) om die concessie in de wacht te slepen, dat ze een niet te weigeren bod deed: 148 miljoen euro per jaar. Dat bedrag moet ze komende jaren zien terug te verdienen.

Dat gaat langzaam. De opbrengsten van de hogesnelheidstrein worden verdeeld tussen Nederland, België en Frankrijk. De vergoeding is afhankelijk van het aantal kilometers dat op het grondgebied van het land wordt afgelegd en de kosten worden gedeeld op basis van de *tijd* dat de trein in een land doorbrengt. Dit is nadelig voor Nederland: door de vele stops doet de trein er relatief lang over om het land te verlaten. Hoewel maar een vijfde deel van het traject naar Parijs in Nederland ligt, bevindt de trein zich *een derde* van de reistijd binnen onze landsgrenzen.

De hogesnelheidstrein kan ook niet rekenen op subsidie. Treinen die de grenzen overgaan, mogen niet in handen komen van nationale overheden, zo is in de EU afgesproken. Opnieuw is dit nadelig voor Nederland, maar ook voor andere kleine landen, zoals België. Een langeafstandstrein in Nederland of België gaat al snel de grens over. Amsterdam-Brussel is goed 200 kilometer. De TGV tussen Parijs en Marseille krijgt wél subsidie. Deze legt 750 kilometer af, maar ja: wel binnen één land.

Het zal zeker tot 2022 duren, aldus de Rekenkamer, alvorens HSA iets aan de hogesnelheidstrein verdient.

In dit licht valt het te begrijpen dat HSA de 'Benelux' wilt stilzetten: het is een kostenbesparing. Beter één trein helemaal vol, dan twee afzonderlijke treinen elk half leeg. En kan het HSA kwalijk worden genomen als ze straks een schadeclaim indient wegens de vertraagde oplevering van de HSL? Of als ze voorlopig niet met de prijzen gaat stunten?

De belastingbetaler krijgt de rekening. En de treingebruiker krijgt er misschien zelfs twee.

Je merkt er niets van als je over het spoor de grens tussen Nederland en België passeert. Vroeger, vóór het opheffen van de Europese binnengrenzen, stampten er douaniers en marechaussees door de trein. Nóg langer geleden werden de reizigers in Roosendaal gesommeerd uit te stappen om zich in een uitgekleeft lokaal op het station te laten visiteren.

Pas écht avontuurlijk was de reis in de negentiende eeuw. In 1856 durfden de Belgen een spoorwegverbinding te maken met Nederland. Een Belgische trein reed tot aan de Moerdijk. Daar moesten de reizigers overstappen op een boot, naar Rotterdam.

Maar tegenwoordig moet je als reiziger verdraaid goed opletten om opwinding te kunnen voelen bij de grensoverschrijding. Tip: fixeer je ogen op de nok van de rijtjeshuizen naast het spoor. Zodra de hoogte en kleur van de daken opeens wild beginnen te verspringen, zoals de tanden in de mond van een Griekse grijsaard, ben je waarschijnlijk in België. Als je ter hoogte van Kapelle tegenover het station een etalage met grafkisten ontwaart, weet je het zeker.

In de toekomst wordt de romantiek verder teruggedrongen: vanaf de Moerdijkbrug tot Antwerpen-Luchtbal zal de hogesnelheidstrein zijn eer aan doen en optrekken tot ruim 300 kilometer per uur. Bij zo'n kruissnelheid is alles langs het spoor een uitgesmeerde vlek. Bovendien: huizen, winkels of werkpaarden staan er niet langs dit deel van de HSL: de trein volgt de onbewoonde bedding van de A16 (in België de E19).

Blijft er dan niets van de oude glorie bewaard? Jawel. Voorbij Antwerpen houdt het hogesnelheidstraject plotsklaps op. Tot Brussel moet de flitstrein over bestaand spoor. Dat betekent: afremmen tot 160 kilometer per uur en rekening houden met andere treinen op hetzelfde spoor. Vertragingen blijven daarmee tot de mogelijkheden behoren. En de nostalgische reiziger hoeft nog niets te missen van de oudste spoorweg op het Europese continent.