

tentie

 Luisteren

Alternatief rechtstreekse intercity naar Aken definitief van de baan

 Leo Hauben Gisteren, 13:55 • 3 minuten leestijd

Het Hauptbahnhof in Aken

© Istock

Een tijdelijk plan om de intercity vanuit Eindhoven rechtstreeks naar Aken te laten rijden, gaat definitief niet door. De provincie heeft geprobeerd om alvast in de dagranden zo'n verbinding te realiseren, maar dat blijkt economisch onhaalbaar.

Het mislukken van het tijdelijke alternatief betekent dat het minstens vijf jaar gaat duren voordat de intercity vanuit Eindhoven direct kan doorrijden naar Aken. Maar zelfs dat is niet zeker.

Investeringsprogramma

In het najaar staat het meerjaren-investeringsprogramma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de agenda. Daarin moet een hele dure aanpassing van de infrastructuur rond station Eindhoven worden opgenomen om de directe intercity naar Aken mogelijk te maken. Het gaat om de aanleg van een ongelijkvloerse kruising en/of extra perrons.

Lobby

De provincie richt haar treinlobby nu volledig op een toezegging verkrijgen in het toekomstige investeringsprogramma. Zeker tot 2030-2032 verandert er niks. De staatssecretaris schrijft in antwoorden op vragen van Tweede Kamerlid Habtamu de Hoop (GroenLinks-PvdA) dat in de projectgroep IC Aken is besloten om de dagranden-variant te laten schieten. Voor een definitieve oplossing is nog geen budget beschikbaar gesteld.



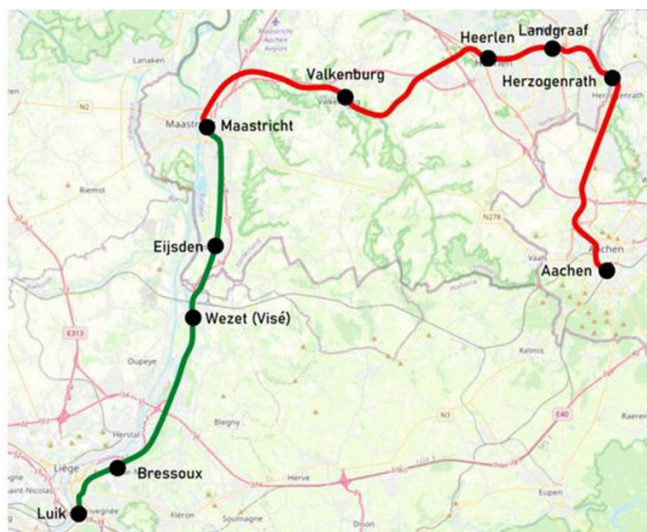
LEES OOK

List tegen verschrikkelijke vertraging trein Eindhoven-Aken

nt?

Bolwerken innovatie

De Technische Universiteit Eindhoven en de RWTH in Aken zijn bolwerken van innovatie en technische ontwikkeling. Een goede treinverbinding kan de onderlinge (economische) contacten en het studentenverkeer een forse impuls geven, zo redeneert de provincie. Van Eindhoven naar Aken met de NS kost nu iets meer dan anderhalf uur reistijd, met overstap in Heerlen. Als de intercity kan doorrijden is de tijdswinst een klein half uur; een derde van de totale reistijd. Een ander voordeel is dat in Aken stopplaats is van de hogesnelheidstrein Eurostar.



De route van de Drielandentrein.

© Illustratie: Arriva

Kamerlid De Hoop kaartte ook de steeds terugkerende problemen aan op het traject van de Drielandentrein Aken-Heerlen-Maastricht-Luik. Die trein rijdt sinds medio vorig jaar.

Tussen Maastricht en Luik was de afgelopen maanden minimale uitval, zo heeft vervoersbedrijf Arriva aan de staatssecretaris laten weten. Op het deeltraject Heerlen-Aken zijn wel vaak problemen. "In de slechtste week was er sprake van onverwachte uitval van 25 procent", schrijft de staatssecretaris. In de tweede helft van afgelopen maand zou er sprake zijn van verbetering.

Ingewikkelde constructie

De Drielandentrein is een ingewikkelde constructie. Er liggen contracten onder met vier opdrachtgevers, drie vervoerders en drie spoorbeheerders. Het voordeel is dat overstappen tussen Aken en Luik niet meer nodig is. De trein is een voorbeeld van het makkelijker maken van grensoverschrijdend openbaar vervoer.

Machinistentekort

Naast softwareproblemen en verstoring van de dienstregeling door goederentreinen, speelt ook het gebrek aan machinisten. Niet alle machinisten die in Limburg rijden hebben de bevoegdheid om in Duitsland een trein te besturen. "Het duurt acht tot tien maanden om personeel op te leiden en daarvoor is beperkte opleidingscapaciteit bij opleiders in het buitenland", aldus de staatssecretaris. Hij heeft goede hoop dat er snel verbetering komt omdat er opgeleide machinisten instromen. "Voor de aantrekkelijkheid van de Drielandentrein is het belangrijk de betrouwbaarheid te vergroten en daarmee de kwaliteitsimpuls verder te bestendigen."

Geen uitzondering

Het gaat om een afstand op Duits spoor van slechts 20 kilometer. Kamerlid De Hoop had de staatssecretaris gevraagd om een uitzonderingsmogelijkheid te bespreken met zijn Duitse collega. Maar dat is volgens staatssecretaris Chris Jansen (PVV) niet mogelijk. "Dit ligt vast in Europese regels. Een lidstaat kan hierop geen uitzonderingen maken."

Deel dit artikel