

reportage

Voorzien van het predicaat 'hopeloos onrendabel' werden ze vorige eeuw één voor één opgedoekt. Maar het tij lijkt te keren voor **grensoverschrijdende spoorlijnen**. Overal waar politici tussen het onkruid nog wat roestige spoorstaven ontdekken, ontstaan plannen voor een nieuwe trein richting de buurlanden. Alleen Limburg telt er al tien, van proefballonnen tot uitgewerkte businesscases. Vanwaar die revival?

VOOR ELK ROESTIG spoortje EEN PLAN

door Roel Ophelders

Ger Koopmans bonkt tegen de kaartautomaat. Na op station Venlo eindiglijk te hebben uitgevogeld welke van de vele Duitse kaartvormen moet worden aangeschaft, blijven de ingesworpen euromunten vastzitten in de gleuf. Het zou bij lange na niet de enige hindernis blijven tijdens de treinreis Venlo-Düsseldorf. Het Veldense CDA-Kamerlid Koopmans wilde laten zien wat een gewone sterveling allemaal moet trotseren om een grensoverschrijdende treinreis af te leggen. En het moet gezegd, hij slaagt aardig in die opzet.

Een beknopt logboek. Bij het Venlose loket kan niemand ons aan informatie noch een kaartje helpen, de Nederlandse kaartautomaat kent Düsseldorf niet, de Duitse automaat is onoverzichtelijk en zadelt ons meteen met het gevoel op dat we onnodig veel hebben betaald. Een gevoel dat even later in de trein, die overigens niet op de borden werd aangekondigd, bevestigd wordt door de conducteur. We blijven per ongeluk tickets voor een enkele reis te hebben gekocht, terwijl we toch echt een retourticket wilden. In het halfruur daarvoor moesten we al een keer onnodig overstappen en stond de trein tien minuten stil in Mönchengladbach. Halverwege de rit naar Düsseldorf heeft Koopmans zijn conclusie getrokken. „Man, dit is toch geen product. Met de auto waren we er nu al geweest.“

En dan verkeert Venlo nog in de luxepositie dat de stad überhaupt nog een internationale verbinding heeft, een beetje nota bene vrij recent nog is verbeterd. Op veel andere plekken in Limburg zijn de ijzeren banden met het buitenland in de laatste decennia van de vorige eeuw verbroken. Alleen Maastricht-Luik en Heerlen-Aken overleefden. Dat de overige lijnen de concurrentie met de auto hebben verloren, was onvermijdelijk, reconstrueert

Koopmans. Omdat de NS ze heeft laten verslonzen en er te snel het etiket 'onrendabel' op heeft geplakt. Volgens Maurits van Witsen (83) was er destijds geen andere uitweg. „Het was niet reëel om te open te houden, want regionaal grensvervoer was en is buitengewoon kostbaar.“ Van Witsen was in 1970 geestelijk vader van een compleet nieuwe NS-dienstregeling, waarvan het raamwerk tot 2007 is gebruikt. Hij concentreerde zich op de hoofdlijnen, waarop het fenomeen intercity werd geïntroduceerd. Zo ook op de Limburgse noord-zuid-as. De kleinere lijntjes verloren steeds meer aan belang, de grensoverschrijdende lijnen voorop. „We focussten op enkele internationale hoofdtrouwen. Voor de overige lijntjes geldt dat daar de klad in kwam.“

Wat dat in de praktijk betekende, was bijvoorbeeld dagelijks te zien tussen Maastricht en Aken. De zwaar verliesgevende dienst tussen die steden bloeide in 1992 dood, nadat de NS de voorafgaande jaren slechts één keer in de twee uur een oud dieseltje over de antieke infrastructuur had gestuurd. De sterfhuiscstructuur deed zijn werk, en nadat de allerlaaste trein aan de horizon was verdwenen, wist men zowel aan Duitse als Nederlandse kant niet hoe snel ze cruciale delen van het spoor moesten slopen. Stel je voor dat een of andere politicus onverhoopt nog op het idee zou komen draagvlak te zoeken voor heringebruikneming.

Die politieke aandacht voor oude grenstrajecten is er inmiddels weer volop. Als gevolg van lokale en euronale initiatieven telt Limburg niet minder dan tien plannen voor nieuwe verbindingen, bij Venlo zelfs drie voor één en hetzelfde stuk spoor. Samen met toenmalig collega Ernst Cramer van de ChristenUnie bundelde Ger Koopmans deze en andere plannen in een initiatiefnota, waarin hij de Tweede Kamer vorig jaar met succes vroeg miljoenen ervoor vrij te maken. Ook conformeer-

de de Kamer zich aan de voorstellen voor de bestaande verbindingen: werk maken van uniforme tarieven, goede aansluitingen en betere informatievoorziening. Het 'investeren in grensoverschrijdend treinverkeer' kwam niet veel later in het nieuwe reagerakkoord terecht. Overigens zonder dat er extra geld bijkwam.

Vanwaar die hernieuwde belangstelling voor een vervoersvorm die altijd als hopeloos verliesgevend te boek stond? Het antwoord: de Europese gedachte. En oh ja, ook een oer-Hollandse gedachte die op diverse plaatsen in de grensstreek al tot aansluiting op het Europese hogesnelheidsnet hebben geleid. „Op steenworp afstand heb je diverse hogesnelheidsstations. Je hoeft alleen maar voor een goede verbinding daarna toe te zorgen, dan zit je voor een dubbelteje op de eerste rij.“ Die verbinding kan goedkoper worden gerealiseerd na vroeger. Conducteurs, loketisten en seinhuishouders zijn, anders dan twintig jaar geleden, niet meer noodzakelijk. Mede dankzij de technologische vooruitgang, die lichte en flexibele inzetbare treinen heeft gebracht. Die vooruitgang heeft overigens nog niet alles opgelost. Wat dertig jaar geleden gold, geldt nu steeds een Nederlandse trein kan om een verbinding van binnenlandse allure te realiseren. Welke jongeren gaan nou in Luik naar school? Dat was en is nu steeds het grote probleem voor internationale lijnen: het ontbreken van een stabiele basis die er bij binnenlands verkeer wél is. Van Setten: „Normaliter bestaat zo'n 50 tot 60 procent van je reizigers uit forensen en studenten. Op internationale lijnen is dat stukken minder. Je bent sterk afhankelijk van recreatieve reizigers. Vergest met dat veel van die oude lijnen ooit primair zijn aangelegd voor goederenvervoer. Toen dat instortte, was het met de reizigersdienst ook vrij snel voorbij.“

Daar verschillende onderzoeken ge-

HUIDIGE VERBINDINGEN

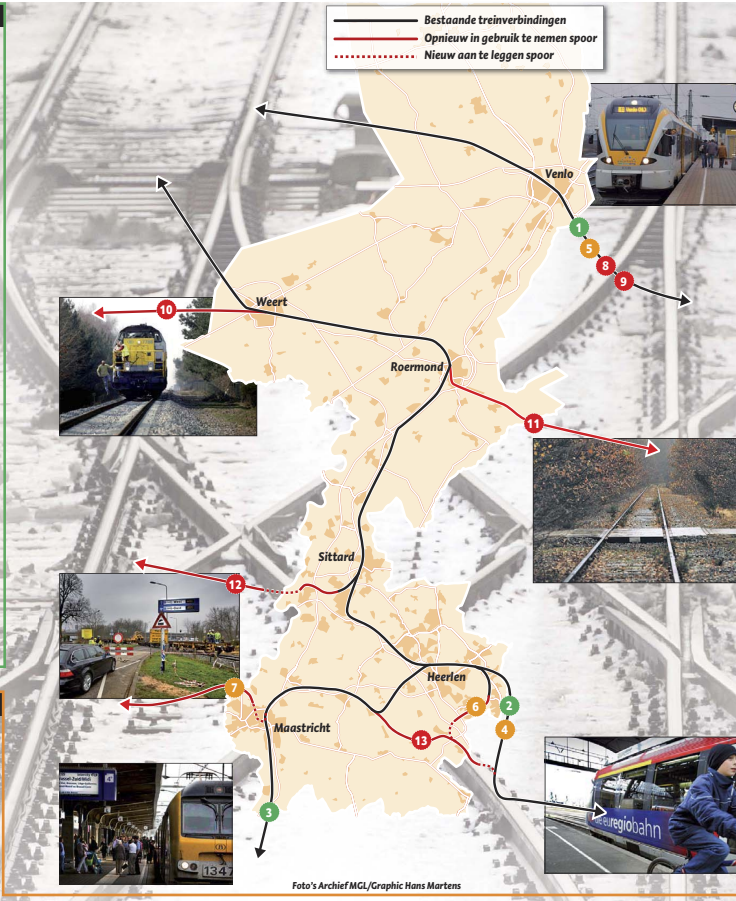


- 1 VENLO-HAMM**
Verbinding met Mönchengladbach, Düsseldorf en Hamm, die sinds 2009 met gloednieuwe treinen wordt geëxploiteerd door de Duitse vervoerder Eurobahn. Contract loopt tot 2025, maar nieuwe verbindingen zouden de treindienst overbodig kunnen maken.
- 2 HEERLEN-AKEN-STOLBERG**
In 1992 in gebruik genomen. Reizigersgroei sinds de dienst in 2002 onderdeel werd van het Euregio-bahn-netwerk, met Eschweiler en Stolberg als eindhaltes. In Aken heeft de trein aansluiting op hogesnelheidstreinen. Uitgangspunt is behoud van deze dienst, ondanks plannen voor nieuwe verbindingen met Aken.
- 3 MAASTRICHT-BRUSSEL**
Onder de naam 'Maastricht-Brussel-Express' werd in 2007 de stoptrein tussen Maastricht, Eijsden en Luik als proef ingeruild voor een intercity naar Luik en Brussel. Het experiment werd na twee jaar omgezet in een definitieve verbinding. De Tweede Kamer wil dat de dienst wordt uitgebreid.

KANSRIJKE PLANNEN



- 4 EINDHOVEN-AKEN**
Initiatief van Brabant en Parkstad om technologieerijen Aken en Eindhoven met elkaar te verbinden via Heerlen. Meest waarschijnlijk is dat de intercity Alkmaar-Eindhoven-Heerlen wordt doorgetrokken richting Aken. Gebrekkige infrastructuur tussen Heerlen en Duitse grens is nog een obstakel. Aanpak hiervan is vertraagd.
- 5 EINDHOVEN-DÜSSELDORF**
Tweede Brabantse initiatief, maar nu via Venlo. Als kansrijk ingeschat, al krijgt de Akense variant meer prioriteit. De Tweede Kamer wil dat de NS na 2015 gedwongen wordt om intercity's tot Düsseldorf te laten rijden. Recente tegenval: de Duitse regering heeft de geplande spoorverbinding wegbezuinigd.
- 6 HEERLEN-AVANTIS-AKEN**
Plan om Heerlen en Aken met elkaar te verbinden via internationaal bedrijventerrein Avantis. Het traject loopt via bestaand spoor, te reactiveren museumspoor en nieuw aan te leggen spoor. Als de Duitse politiek begin dit jaar groen licht geeft, rijdt de eerste trein naar verwachting in 2016. Kosten aan Nederlandse zijde: 18 miljoen.
- 7 MAASTRICHT-HASSELL**
Plan voor sneltrams tussen Hasselt en Maastricht. Tram maakt gebruik van reeds opgeknapt goederenlijn van Lanaken naar Maastricht. In Maastricht gaat de tram via een nog te bepalen route van nieuw tramspoor dwars door de stadskern. Eerste rit in 2016. Kosten aan Nederlandse zijde: minstens 45 miljoen.



Foto's Archief MGL/Graphic Hans Martens

(NOG) OP EEN ZIJSPOOR



- 8 VENLO-WUPPERTAL**
Plan van vervoerder Regiobahn, die een regionaal lijntje in de regio rond Düsseldorf exploiteert. Regiobahn wil het eindpunt verleggen van Kaarster See naar Venlo, deels via nieuw spoor. Studies zijn positief, maar die hielden geen rekening met schrappen van de spoorverbinding Venlo-Mönchengladbach. Ook financiering nieuw spoor lijkt een probleem.
- 9 VENLO-KOBLENZ**
Wanneer het Regiobahn-plan voor Venlo-Wuppertal wordt uitgevoerd, maakt dat de weg vrij voor een nieuwe verbinding Venlo-Keulen-Koblenz, zo suggereerden onderzoekers. Voorwaarde is dat de bestaande dienst Venlo-Hamm dan wordt gestaakt.
- 10 WEERT-NEERPELT**
Belgisch pleidooi om de bestaande dienst Antwerpen-Neerpelt via de IJzeren Rijn door te trekken naar Weert. Het benodigde spoor ligt er al en is in 2005 opgeknapt ten behoeve van goederenvervoer. Weert en betrokken Belgische gemeenten zijn voorzichtig positief.
- 11 ROERMOND-MÖNCHENGLADBACH**
Een verdrag uit 1923 verplicht Nederland mogelijk tot heringebruikneming van dit stuk IJzeren Rijn voor goederentreinen. Als dat dan moet, wordt reizigersvervoer ook een optie, vond de provincie. Reizigersvraag blijkt echter gering. Reactivering van de lijn staat inmiddels op losse schroeven.
- 12 SITTARD-GENK**
Belgisch plan om Sittard met Genk te verbinden. Op Nederlands grondgebied zou DSM-spoor gebruikt kunnen worden. Bouw van spoorbruggen over Maas en Julianakanaal is noodzakelijk. Lijkt alleen daarom al moeilijk haalbaar, al is de studie hiernaar nog altijd niet afgerond.
- 13 MAASTRICHT-AKEN**
Proefballon om de in 1992 opgedoekte dienst tussen Maastricht, Simpelveld en Aken in ere te herstellen. Probleem is dat de toeristische stoomtreinen op de lijn dan moeten wijken. Alleen daarom al is het politieke draagvlak voor de lijn vorig jaar weggevallen.

looft de regio Parkstad wél in de Avantislijn tussen Kerkrade en Aken, die de economische structuur van de regio moet versterken. Het is misschien wel Limburgs meest concrete plan. „Je kunt plannen voor een nieuwe lijn gemakkelijk kapot praten door er een klein gedeelte met twee stations uit te lichten en je sceptisch af te vragen hoeveel mensen nou op de ene halte instappen en op de andere uitstappen. Maar je moet het totaalplaatje van de lijn zien, zolang er maar voldoende treinen rijden en het product goed is“, zegt projectmanager Velmar Delbeij van Parkstad. „Nawerken verkopen, daar draait het dus om. Maurits van Witsen, nog altijd als adviseur actief, geeft de regio gelijk. „De praktijk leert dat je het aan-

tal reizigers op een lijn door drie kunt delen als er een grens tussen ligt. De kunst is dan om de lijn aan weerskanten van de grens zo lang te maken dat er op de binnenlandse delen wél rendabel vervoer plaats kan vinden.“ Veolia's Van Setten is nog niet overtuigd. „Je zou voor de veilige weg kunnen kiezen door op de plek van de Avantislijn een busbaan aan te leggen, met daarop een moderne snelbus. Slaat dat aan, dan kun je nog altijd rails neerleggen.“

Daar vervoerders er sceptischer tegenover staan, is niet vreemd. Zij dragen straks het exploitatierisico. De grenslijnen zullen naar verwachting niet afzonderlijk worden aanbesteed, maar worden gekoppeld aan een grotere gunning. Zo hoopt Parkstad samen met de

regio Aken het complete euronale OV in 2016 in één concessie bij één vervoerder te leggen. En de Tweede Kamer heeft besloten om grotere grensstaties per 2016 aan het hoofdtraject toe te voegen. Vrij vertaald: de NS moet dan verplicht met intercity's doorrijden naar Aken en Luik. Is dat laatste stukje verliesgevend, dan heeft de vervoerder wel een pech.

Toch zijn er ook voor deze concrete plannen nog bedreigingen. Bezuinigingen bijvoorbeeld aan Duitse kant, waardoor beloofd dubbelspoor bij Venlo niet wordt gerealiseerd en de spoorcapaciteit beperkt is. Kunnen er in één corridor wél meerdere treinen rijden, dan wijst Van Setten op de kanaliserende werking die ze onderling kunnen hebben. Ook deputé Bert Kersten bevestigde gisteren nog in de Statencommissie liever één of twee rendabele diensten op een traject te hebben, dan drie die elkaar reizigers afsnoepen. Maurits van Witsen ziet nog een valkuil. „We moeten ervoor waken die plannen te ingewikkeld te willen maken, onszelf niet te hoge eisen opleggen.“

Oh ja, voor wie het interessanter: station Düsseldorf werd samen met Ger Koopmans uiteindelijk bereikt. Terugnere naar Venlo was een ander verhaal, omdat de kaartautomaat ter plekke onze pinpassen niet grundeem, een van de redenen waarom we het presterende om twee treinen op rij te missen. Gevoeg stof tot napraten tijdens de meer dan een uur durende rit.