

# Sneller per trein van Eindhoven naar Duitsland

*Van onze redacteur*

Nu de HSL-zuid vrijwel klaar is en we – ooit – snel per trein in Brussel en Parijs kunnen komen, gaat de aandacht weer uit naar de spoorverbindingen met Duitsland. Vooral in Zuidoost-Brabant roert men zich. 'Er ligt in Duitsland een prachtig netwerk waar wij niet goed opkomen.'

In december 2000 schoot toenmalig minister Netelenbos van Verkeer de plannen voor een hogesnelheidslijn naar Duitsland af. De kosten voor deze HSL-Oost waren te hoog in verhouding tot de baten, vond ze, en beperkte aanpassingen aan het spoor moesten voldoende soelaas bieden.

Het denken over verbetering van de verbinding met Duitsland hield gelukkig niet op. Gelderland ijvert sinds vorig jaar voor de Deltalijn,

een opwaardering van het bestaande spoor waardoor er storingsvrij met 160 km per uur naar het Ruhrgebied en verder gereden kan worden.

Ook meer naar het zuidoosten, in Eindhoven, wordt een goede verbetering met Duitsland node gemist. Er is nu slechts een stoptrein vanaf Venlo, waardoor de reis vanuit Eindhoven naar Düsseldorf en Keulen met twee keer overstappen en lange wachttijden zo'n tweeënhalf uur duurt. NS veinst deze verbindingen niet eens te kennen en laat mensen via Utrecht en Arnhem reizen (hoewel dat nog langer duurt, maar in de vorm van een langer binnenlands traject NS meer profijt oplevert).

Stad en regio vinden dat het anders moet en streven naar twee vlotte treinverbindingen met Duitsland, Eindhoven – Venlo – Düsseldorf en Eindhoven – Heerlen – Aken – Keulen. Beide grensoverschrijdende trajecten bestaan al, de diensten hoeven 'alleen maar' te worden doorgetrokken naar Eindhoven. Een groot aantal partners in Zuid-Nederland en Duitsland (overheden, Verkehrsver-

bünde, Kamers van Koophandel) ondersteunt dat streven.

De vraag is natuurlijk of dat haalbaar is, want aan een trein zonder reizigers heeft niemand iets. Zeker is dat haalbaar, zegt Max Bredschneyder van de gemeente Eindhoven, projectleider HST Cross Border Connect, het programma om te komen tot aansluiting van Eindhoven en Brabantstad op het Duitse hogesnelheidsnetwerk. 'We zien een groeiend Europees bewustzijn bij bedrijven, er is geen grens meer. Doordat het op de weg steeds vaker vast staat wordt de trein interessanter, mede omdat in het grensoverschrijdende verkeer het aandeel van de auto extreem hoog is. Tenslotte neemt in het algemeen de behoefte aan verplaatsing toe, bij studenten, bij kenniswerkers, bij toeristen, maar ook bij publiek dat het drukke Schiphol mijdt en naar Duitse luchthavens wil. Er ligt in Duitsland een prachtig netwerk, maar wij komen er nu niet goed op.'

Toch is de interesse voor betere verbindingen met het buurland bij de

spooexploitanten aan weerszijden van de grens nog niet groot, geeft Bredschneyder toe, alleen het Aachener Verkehrsverbund is enthousiast. 'Maar dat komt omdat de exploitanten uitvoeren waarvoor ze geconcessioneerd zijn en meer niet. Als wij aantonen dat er behoefte aan zo'n verbinding is, dan zijn ze bereid mee te doen.' En als ze dat toch niet doen, dan zou de liberalisering van het internationale spoorvervoer vanaf 2011, waar het Europees Parlement onlangs toe besloot, een mooie pilot kunnen opleveren voor een bedrijf dat de handschoen durft op te nemen. Eindhoven is zelfs bereid met een aantal partners bij te dragen aan de exploitatiekosten van treinen naar Duitsland.

Maar er rijdt al een snelle en comfortabele intercittytrein naar Duitsland via Arnhem – zie boven – die je mogelijk gaat 'kannibaliseren' door kwalitatief hoogwaardige nieuwe verbindingen. Bredschneyder is daar niet bang voor. 'Het gaat in onze plannen om heel andere verbindingen en om substitutie van de auto

door de trein, om het stimuleren van duurzame grensoverschrijdende mobiliteit.' Bovendien duurt de reis via Arnhem lang, omdat het niet om een hogesnelheidslijn gaat, voegt hij er fijntjes aan toe.

In september 2006 bleek uit een haalbaarheidsstudie dat het verbeteren van de verbindingen tussen Eindhoven en Duitsland mogelijk is zonder grootschalige nieuwe infrastructuur. Niet alleen blijven de kosten daarvoor beperkt, het is ook mogelijk de uitgaven te faseren: simpel beginnen, bijvoorbeeld met een vlotte cross platform overstap, en pas later doorgaande treindiensten introduceren. Alleen de aanleg van een passeerspoor bij Landgraaf is hoe dan ook onontkoombaar. Buck Consultants werkt momenteel in samenwerking met Movares en het bureau IVV uit Aken aan een businesscase, die medio december wordt gepresenteerd aan minister Eurlings en zijn collega Wittke van Nordrhein-Westfalen.

**Maurits van den Toorn**