

Reizen per spoor moet korte vluchten vanaf Schiphol vervangen

Trein krijgt vleugels

Door PAUL ELDERING

1 uur geleden in BINNENLAND

UTRECHT -



Afscheid nemen van een geliefde mag in tegenstelling tot de treinreis vaak wel wat langer duren.

© HOLLANDSE HOOGTE / EGBERT HARTMAN

Nederland wil deze week spijkers met koppen slaan om op korte termijn veel sneller spoor naar Duitsland voor elkaar te krijgen. Een zware delegatie vertrekt maandag per internationale sneltrein naar Berlijn om te praten met de Duitsers.

NS-topman Roger van Boxtel en ProRail-baas Pier Eringa zetten zich, met steun van staatssecretaris Van Veldhoven (Infrastructuur) en regiobestuurders, persoonlijk in om een concreet akkoord met Deutsche Bahn en de Duitse deelstaten te bereiken, waardoor treinreizigers op verbindingen over de Nederlands-Duitse grens uren tijdswinst kunnen boeken.

Schiphol ontlasten

„Dat is ook broodnodig om het overvolle Schiphol te ontlasten. Korte vluchten naar Duitsland, België, Frankrijk en Groot-Brittannië kunnen makkelijk vervangen worden door de trein, mits die minstens 200 km/u kan rijden en overal lekker mag doorjakkeren zonder te veel stops onderweg. Er is onder reizigers genoeg animo”, stelt Eringa vast. Naar Brussel, Parijs en Londen is die omslag volgens NS al te zien door de inzet van snelle treinen als Thalys en Eurostar.

De test-intercity uit Amsterdam CS naar Berlijn slaat vandaag alle Nederlandse stations over. Daardoor wordt een halfuur reistijd bespaard. „Maar dan nog duurt het zes uur. Veel te lang. Het moet straks in vier uur kunnen. Dan ben je met meer comfort, werkgemak en aankomst in het stadscentrum pas een echte concurrent van het vliegtuig. Luchtreizigers hebben te maken met allerlei verborgen kosten, zoals bagage, parkeren en taxi”, vindt Eringa.

NS gaat twaalf speciale locomotieven bestellen, die vanaf 2020 zowel in Nederland als in Duitsland kunnen rijden. „Er is dan geen wissel meer nodig aan de grens. Ook dat scheelt al gauw een kwartier. Als de Duitsers meewerken aan een snellere dienstregeling, bijvoorbeeld door de internationale trein voorrang te geven boven nationale en regionale ritten, dan schiet het op. Zeker als we gebruikmaken van hogesnelheidslijnen en we ook Duitse tussenstations kunnen schrappen”, aldus een woordvoerder.

Volgens Eringa hoeft er helemaal niet zoveel geld in infrastructuur geïnvesteerd te worden om de routes naar Duitsland, de Alpenlanden en Oost-Europa flink te versnellen. „Het gaat wel om keuzes maken, waarbij alle partijen hun goede wil moeten tonen. Daar gaan we in Berlijn over praten.”

Eringa zit daar ook als voorzitter van de Europese spoorsector. „Op langere termijn pleiten we voor meer doorgaande hsl's met nieuwe, slimme technieken en een Europees veiligheidssysteem, zodat treinen twee keer zo hard vlak achter elkaar kunnen rijden.”

Hier en daar stukken extra rails, dubbelspoor en het wegnemen van politieke en technische (grens)barrières zijn volgens Eringa noodzakelijk om het internationale treinverkeer naar een hoger niveau te tillen. „Datzelfde geldt voor het opheffen van overwegen.”

Volgens NS moeten ook trajecten als Groningen-Hamburg, Eindhoven-Düsseldorf, Arnhem-Frankfurt en Maastricht-Keulen worden aangepakt. „Wij pleiten al langer voor directe intercity's die zonder oponthoud kunnen doorrijden”, aldus de zegsman.

