

Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT TEN-T Wunderline spiegel Endhoven - Aken voor Noord-Nederland

Datum: woensdag 8 mei 2024 12:37:12

Bijlagen: Trein van Eindhoven naar Aken blijft voorlopig een boemeltje.pdf
Beperkt plan intercity Aken ook op lange baan - L1 Nieuws.pdf
Basel will Tiefbahnhof SBB in der Botschaft 2026 unterbringen.pdf

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Ook in andere delen van het land spelen projecten als de Wunderline. Het is voor u interessant om te lezen hoe het Rijk omgaat met een project als een Eindhoven - Heerlen - Aken en welke steken ze op het Ministerie al laten vallen ide planning ervan.

Dan kan je beter, zoals Bazel, een stad van 200.000 inwoners in Zwitserland beter zelfstandig als lokale en regionale politiek zelf eerst gaan nadenken over onder andere Groningen HS.

Hoop dat deze informatie u inspireert.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



In samenwerking met
L1mburg

NOS Nieuws • Gisteren, 14:44

Trein van Eindhoven naar Aken blijft voorlopig een boemeltje

Er rijdt voorlopig geen intercity tussen Eindhoven en de Duitse stad Aken. Zelfs het plan om alleen 's ochtends vóór 08.00 en 's avonds ná 20.00 uur een snelle trein heen en weer te laten rijden, is van de baan. Voorlopig moeten treinreizigers in Heerlen overstappen op een boemeltje dat ruim een half uur onderweg is naar Aken, twintig kilometer verderop.

"Het streven was dat de snelle trein in december zou gaan rijden. Heel recent is gebleken dat dit niet meer haalbaar is", aldus een woordvoerder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij [L1 Nieuws](#).

Aan een snelle verbinding tussen Eindhoven en Aken wordt sinds 2003 gewerkt. Het laatste stuk van het traject, tussen Heerlen en Aken, is inmiddels (grotendeels) verdubbeld en geëlektrificeerd.

De steden Eindhoven, Heerlen en Aken benadrukken het belang van een snelle verbinding. De Technische Universiteit Eindhoven en de RWTH in Aken worden gezien als bolwerken van innovatie en technische ontwikkeling. Een goede treinverbinding kan de onderlinge (economische) contacten en het studentenverkeer een forse impuls geven, zo redeneert ook de provincie Limburg.

Van Eindhoven naar Aken met de NS kost nu iets meer dan anderhalf uur tijd. Als de intercity kan doorrijden is de tijdwinst een klein half uur.

Extra perrons

Kanttekening is wel dat een intercityverbinding tussen Eindhoven en de Duitse groeimetroopool enorme investeringen vraagt op en rond station Eindhoven. Het gaat daarbij onder meer om extra perrons en een vrije kruising. Pas na het jaar 2030 is er geld om dit plan (eventueel) te realiseren.

Verder moet spoorbeheerder ProRail een studie doen naar de staat van de infrastructuur over de grens. Bovendien is er gedoe tussen de vervoersbedrijven NS en Arriva. De NS rijdt nu tussen Eindhoven en Heerlen. Arriva rijdt tussen Heerlen en Aken.

De NS zelf ziet weinig meerwaarde in een intercity die doorrijdt naar Aken. "Met de snelle overstap op station Heerlen bedienen we zowel binnenlandse reizigers als reizigers die van en naar Aken reizen en hebben al onze reizigers een fijne verbinding", aldus de NS in november 2019.

De provincie is het daar niet mee eens en zit te denken aan een internationale Arriva-intercity tussen Eindhoven en Aken, die ook stopt in Weert, Roermond, Sittard en Heerlen. Vanzelfsprekend is dat plan niet. Die Arriva-trein zou een directe concurrent worden voor NS. Bovendien kost hij bijna vier miljoen euro per jaar extra, berekende het ministerie.

Voorzichtig begin

Omdat de problemen voorlopig waarschijnlijk niet opgelost worden, kwam de provincie onlangs met het plan "om voorzichtig een begin te maken" met een snelle verbinding, met ingang van de nieuwe dienstregeling in december 2024.

Op de rustige momenten, dus voor de ochtendspits, na de avondspits en in de weekenden zou er een aantal intercity's van en naar Aken moeten rijden. Maar voorlopig blijkt ook dat plan volgens het ministerie niet haalbaar, omdat het te ingewikkeld is.

Toch komt er binnenkort een alternatief: vanaf 9 juni gaat de zogenoemde [Drielandentrein](#) van Luik via Maastricht en Heerlen naar Aken en vice versa rijden. De rechtstreekse treinverbinding tussen de drie landen had eigenlijk al in december operationeel moeten zijn, maar dat werd om technische redenen niet gehaald.

Nederland, België en Duitsland gebruiken verschillende veiligheidssystemen op het spoor, die niet gemakkelijk op elkaar zijn af te stemmen. Met de Drielandentrein van Arriva hoeven reizigers tussen Aken en Luik niet meer over te stappen in Maastricht.



In samenwerking met
L1mburg



Regionaal nieuws



tentie

Beperkt plan intercity Aken ook op lange baan

 Leo Hauben

Gisteren, 12:18 • 4 minuten leestijd



Trein Eindhoven-Aken voorlopig van de baan.

© iStock

Het plan om in de randen van de dag en in het weekeinde een intercity te laten rijden tussen Eindhoven en Aken gaat voorlopig niet door. De provincie werkt al een paar jaar tevergeefs aan dit alternatief.

Vorige maand werd al duidelijk in Provinciale Staten dat een nieuwe NS-intercityverbinding tussen Eindhoven en de Duitse grensstad Aken enorme investeringen vraagt op en rond station Eindhoven. Het gaat daarbij onder andere om extra perrons en een vrije kruising. Pas na 2030 is er geld om dit plan eventueel te realiseren.

Dagranden

De provincie zag die bui al langer hangen en werkte aan een alternatief plan, waardoor in elk geval in de vroege en late uren (vóór 8.00 uur en ná 20.00 uur) en in het weekeinde een intercity zou kunnen rijden tussen Eindhoven en Aken. Maar dat plan is volgens het ministerie zo ingewikkeld dat het niet meer haalbaar is in de dienstregeling voor 2025.

“Het streven was dat de trein in december zou gaan rijden. Heel recent is gebleken dat dit niet meer haalbaar is,” aldus een woordvoerder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Staatssecretaris Vivianne Heijnen had eerder al laten doorschemeren dat de ingangsdatum eind 2024 ‘ambitieuw’ was.

Principebesluit

Zo moet bijvoorbeeld Prorail een studie doen naar de staat van de infrastructuur over de grens. Ook is een juridische toets noodzakelijk omdat de vergunning voor Arriva moet worden aangepast. En er moeten operationele afspraken komen tussen de NS en Arriva.

Allemaal zaken die al bekend waren, maar nog steeds niet zijn opgelost. De woordvoerder van het ministerie: “Op dit moment wordt toegewerkt naar een principebesluit in najaar 2024. Vanaf dat moment kan meer duidelijkheid worden gegeven over het startmoment.” Komend

najaar is echter veel te laat om nog te worden opgenomen in de treindienstregeling voor 2025.



Staatssecretaris Vivianne Heijnen
© Jean-Pierre Geusens

20 kilometer

De afstand van station Heerlen naar station Aken is zo'n 20 kilometer. Toch lukt het al jaren niet om een intercity vanuit Eindhoven dat stukje te later doorrijden.

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 1,5 uur reistijd, met overstap in Heerlen. Als de intercity kan doorrijden is de tijdwinst een klein half uur; een derde van de totale reistijd.

'List' verzonnen

De provincie Limburg heeft een aantal jaar geleden een 'list' verzonnen om op zijn minst een voorzichtig begin te maken met een rechtstreekse intercityverbinding op het traject. De intercity zou in dat alternatieve plan worden toegevoegd aan de lopende openbaar vervoervergunning van Arriva in Limburg.

Staatssecretaris Heijnen schreef eerder aan de Tweede Kamer dat deze Limburgse oplossing jaarlijkse 3,8 miljoen euro exploitatieverlies oplevert. Over wie dat moet betalen is nog helemaal niets afgesproken.

Wennen

De NS zit niet te wachten op extra concurrentie. Want de internationale Arriva-intercity tussen Eindhoven en Aken zou ook gaan stoppen in Weert, Roermond, Sittard en Heerlen. Meer treinen is alleen maar goed voor de reiziger, redeneert de provincie. En de reiziger kan vast wennen aan de rechtstreekse snellere trein naar Aken.

Drielandentrein

Het grensoverschrijdend treinverkeer verbetert mondjesmaat. De Drielandentrein van Luik via Maastricht en Heerlen naar Aken en vice versa gaat vanaf 9 juni rijden.

De rechtstreekse treinverbinding tussen de drie landen had eigenlijk al in december operationeel moeten zijn, maar dat werd om technische redenen niet gehaald. Nederland, België en Duitsland gebruiken allemaal verschillende veiligheidssystemen op het spoor. Die bleken in de praktijk moeilijk op elkaar af te stemmen. Met de Drielandentrein van Arriva hoeven reizigers tussen Aken en Luik niet meer over te stappen in Maastricht.

Deel dit artikel



💬 **WhatsApp ons!**

Heb jij een tip of opmerking voor de redactie? Stuur ons een bericht via [WhatsApp](#) of stuur een mail naar redactie@l1.nl!



Advertentie



Beperkt plan intercity Aken ook op lange baan - L1 Nieuws

unieke wijze

Meer Limburgs nieuws



ENTERTAINMENT

Joes Brauers en Frans Pollux maken een bevrijdingslied



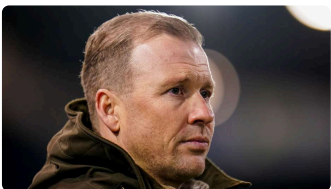
SPORT

Geen doelpunten bij Fortuna Sittard en Go Ahead Eagles



SPORT

MVV blijft na winst op Jong AZ in de running voor play-offs



SPORT

VVV sluit slechte reeks af met overwinning op Jong Ajax



SPORT

Roda JC wint, maar is nog niet gepromoveerd

Advertentie

en bekijk het volledige programma

Elke dag om 17:30 live op L1 TV: L1 Nieuws



Ontdek het laatste nieuws uit Limburg met L1 Nieuws! Dagelijks nemen we de dag met je door op L1 TV. Met reportages, gasten in de studio en verslaggevers door de hele provincie brengen we je helemaal op de hoogte wat er allemaal speelt in Limburg.



Meer Limburgs nieuws



Maak kans op €50.000



ROZ-stem Mathieu 'Speulenter' Schlijper overleden



Steeds later zwanger: eerst relatie, huis en werk op orde, dan pas kinderen



Nieuw! Duurzame Red Grandis kozijnen, waarom niet?



Waterschap Limburg: buffers werken, maar kan altijd beter



Teruglezen: Roda nog niet gepromoveerd na bizarre avond



DELA UitvaartPlan, als je er voor elkaar wil zijn



Bibliotheek Venlo haalt opgelucht adem na extreme regenval



Informatie

- Missie en visie
- Disclaimer
- Privacy reglement
- Privacy statement
- Service
- RSS Feeds

Advertenties

Adverteren

Nieuws

- Net binnen
- Sport
- 112
- Cultuur & Media
- Max Verstappen
- Uitgelegd
- Weerbericht

L1 Kanalen

- Live L1 Radio
- Live L1 TV
- Live Plat-eweg
- L11 Alaaf
- L11 Alaaf Radio

Apps

- Download de Android app
- Download de iOS app

Volg ons



Iets belangrijks gezien wat je met ons wilt delen?

Tip onze journalisten →

Schweiz SBB Basel will Tiefbahnhof SBB in der Botschaft 2026 unterbringen

Wie in Zürich – Basel wünscht sich auch einen Tiefbahnhof



02.05.2024, 15:41



In Basel wünscht man sich vom Bund gleich an zwei Bahnhöfen einen Tiefbahnhof, aber mit unterschiedlicher Dringlichkeit.

bild: keystone

Am Bahnkongress in Basel haben Vertreterinnen und Vertreter der Regierungen der Grenzkantone Basel-Stadt und Genf auf Staus bei den Ausbausritten der Bahninfrastruktur hingewiesen. Viele Wünsche und Bedürfnisse werden in die Bahnausbau-Botschaft 2026 einfließen.

S-Bahn-Herzstück mit Tiefbahnhöfen in Basel und viele Ausbauschritte im grenzüberschreitenden, aber auch im innerschweizerischen Bahnverkehr in Genf: In den beiden Bahnknoten Basel und Genf stecken riesige Ausbauprojekte in der Pipeline, wie der Genfer Regierungsrat Pierre Maudet (Libertés et Justice sociale) und seine Basler Kollegin Esther Keller (GLP) am Donnerstag in Basel erklärten.

Viele teure Wünsche werden in die Bahnausbau-Botschaft 2026 des Bundes fließen. Darunter fällt das Bedürfnis nach dem Tiefbahnhof Basel SBB quasi als Kopf des Herzstücks, wie Keller und ihr Baselbieter Kollege

Isaac Reber an einem Point de Presse zum Bahnkongress sagten. Zur Sprache kam am Kongress zudem ein neuer Tiefbahnhof beim Badischen Bahnhof Basel – ein Projekt, das aber nicht einen Dringlichkeits-Status besitzt.

Nichts Konkretes vom BAV

Zu einer konkreten Aussage diesbezüglich liess sich die Vizedirektorin des Bundesamts für Verkehr (BAV), Anna Barbara Remund, nicht verleiten. Sie sprach beim Herzstückprojekt von einem Marathonlauf in Etappen und nicht von einem Sprint.

Der Tiefbahnhof SBB habe eine gewisse prioritäre Stellung, sagte sie. Zuerst müsse man aber oberirdisch Platz schaffen, um den Ausbau überhaupt bewältigen zu können. Der Bundesrat werde letztlich entscheiden, was in der Botschaft 2026 Platz finden werde.

Vieles sei im Hinblick auf den Bahnhusbau am Knoten Basel bereits im Tun, sagte sie weiter. So seien Projekte unter anderem zur Entflechtung des Regional- vom Fern- und Güterverkehr in der finanziellen Grössenordnung von 1,7 Milliarden Franken in Arbeit.

Kantone als Leader?

Maudet brachte im Zusammenhang mit dem Ausbau-Stau in den grossen Zentren die Idee und Strategie zur Sprache, dass die Kantone und Regionen beim Bahnausbau den Lead übernehmen könnten und sollten. Der Kanton Genf finanziere gewisse Projekte zum Teil jetzt bereits selber, etwas, was auch in Basel-Stadt schon praktiziert werde, wie Keller sagte.

Remund hat gegen Initiativen aus den Kantonen nichts einzuwenden, wie sie sagte. Aber sie sprach sich dafür aus, dass der Lead gemäss dem Prinzip Fabi (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) beim Bund bleiben sollte. Grund ist in erster Linie, das Bahnnetz der Schweiz als Gesamtinfrastuktur mit seinem Taktsystem zu erhalten. (sda/lyn)

Mehr zum Thema:

[Ausbau des Schweizer Bahnnetzes verzögert sich laut dem Bund](#)

[Mit dem Zug in die Sommerferien? Das könnte schwierig werden](#)

[SBB führen Zugverbindung zum Europa-Park ein – das kostet das Kombiticket](#)