

Nieuwe spooroorlog met Nederland dreigt

 **De Morgen** - 10 Nov. 2018
Pagina 4

Vijf jaar na de Fyra dreigt er opnieuw een spoorclash tussen België en Nederland. Inzet is de nieuwe treinverbinding tussen Aken, Maastricht en Luik. Spoorbedrijf Arriva wil die op 9 december lanceren, maar België weigert de vergunning.

Ze zouden het Belgische spoor wel snel even veroveren. De Brits-Duitse spoorwegmaatschappij Arriva maakte begin oktober bekend dat ze nog voor nieuwjaar een internationale treinverbinding Aken-Maastricht-Luik zou lanceren. De aankondiging kwam er nadat aandachtige spoorlui een treinstel van Arriva hadden opgemerkt in de stelplaats van Schaarbeek. De testritten bleken al volop aan de gang.

Dat de drielandentrein er komt, is op zich geen verrassing. Al in 2015 bereikten België, Nederland en Duitsland daarover een akkoord. Maar dat Arriva nu vanuit Nederland op de concessie aast, is wel opmerkelijk. Het zou de eerste keer zijn dat een privémaatschappij - los van de internationale hogesnelheidstreinen - passagiers zou vervoeren in ons land. Daarmee krijgt de NMBS voor het eerst concurrentie.

De Nederlanders laten er geen gras over groeien. De overheid pompte 19 miljoen euro in haar deel van het spoortraject. Intussen kocht Arriva acht peperdure treinen bij het Zwitserse Stadler. Het probleem is dat het geen rekening hield met de veiligheidsnormen in België. Elke nieuwe trein hier die op het spoor komt, moet uitgerust zijn met ETCS, het Europese veiligheidssysteem dat botsingen en ontsporingen voorkomt.

Dat België die regel aangrijpt om een vergunning te weigeren, schiet bij de Nederlandse regering in het verkeerde keelgat. Zeker omdat het Belgische deel van de spoorlijn - tussen Maastricht en Luik - zelf niet eens is uitgerust met ETCS. De installatie is pas gepland in 2022. Tot dan maakt het dus geen zier uit of een trein met het systeem is uitgerust. Waarom is het dan een struikelblok?

Het antwoord is puur principieel: omdat wij Buizingen hebben gehad. Sinds de treinramp in 2010, die aan 19 mensen het leven kostte, geldt in ons land de afspraak dat er geen enkele nieuwe trein meer op het spoor komt zonder ETCS. "Het maakt niet uit of die bewuste lijn ermee uitgerust is of niet. Dit is principiële keuze. We gaan niet dezelfde fout maken als vroeger", duidt CD&V-Kamerlid Jef Van den Bergh.

De onderzoekscommissie naar Buizingen bracht aan het licht dat ons land al sinds de jaren 80 veiligheidssystemen uitrolt op het spoor, maar nooit volledig. Daardoor blijven er altijd gaten in de beveiliging. En die kunnen dramatische gevolgen hebben. Dat verklaart waarom minister van Mobiliteit François Bellot (MR), die destijds als parlementslid de commissie voorzat, "geen millimeter" wil toegeven.

Vaarwel monopolie

"Al in 2015 heeft België dit toegelicht aan Stadler. Ook in de bilaterale contacten tussen België en Nederland werd dit benadrukt", zegt Bellot. Volgens hem is de Belgische regering nog steeds voorstander van de drielandentrein. Maar ze zal niet plooiën voor de Nederlandse smeekebede om een uitzondering te maken.

Daarbij speelt ook een emotioneel argument. Binnen de regering en de NMBS wekt de voortvarendheid van Arriva wrevel. "Hun aankondiging was sowieso onrealistisch", zegt een spoorbron. "Op 9 december van start gaan? Dat kunnen ze vergeten. Niemand kan in twee maanden tijd het vergunningsproces doorlopen. Om nog maar te zwijgen van de rijpaden (tijdslots) die ze in België nodig hebben."

Ook de strategische positie van de NMBS staat op het spel. Want de komst van Arriva zou het monopolie van de NMBS voorgoed doorbreken. Hoewel die liberalisering onvermijdelijk is, schuiven sommigen de evolutie liever nog wat voor zich uit. "Dit gaat niet enkel over technische haalbaarheid, maar ook over wenselijkheid", zegt NMBS-woordvoerder Bart Crols.

Nederlandse en Belgische reizigersverenigingen roepen op om de burenruzie bij te leggen.

ANN DE BOECK

Copyright © 2018 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden