

Hij zou een schoolvoorbeeld van internationale samenwerking op het spoor worden. Maar de trein tussen Aken, Maastricht en Luik dreigt precies het tegenovergestelde te bereiken.

Jef Poppelmonde

brusselDe testritten zijn al bezig, maar plots is het heel onzeker dat er begin december treinen zullen rijden van Aken over Maastricht naar Luik. België weigert de treinstellen van privé- spoorwegmaatschappij Arriva toe te laten op zijn grondgebied. Vijf jaar na het debacle rond de hogesnelheidstrein Fyra, botsen de buurlanden opnieuw.

De plannen voor de drielandentrein werden ruim twee jaar geleden door de regeringen van de drie betrokken landen voorgesteld. Hij zou 'drie universiteitssteden verbinden met hoogwaardig vervoer' en dat zou 'een succes worden'. Het project werd als een schoolvoorbeeld van internationale samenwerking op het spoor gepresenteerd.

Arriva, dochtermaatschappij van Deutsche Bahn, liet er geen gras over groeien. Ze bestelde meteen acht treinstellen die geschikt zijn om in de verschillende landen te rijden. Die zitten elk op een ander elektriciteitsnet, hebben andere seinsystemen en ... andere veiligheidssystemen. Op dat laatste loopt het verhaal alsnog vast.

Treinramp van Buizingen

Volgens de Nederlandse regering was er sinds 2016 constructief overleg, maar kwam België onlangs aanzetten met bijkomende eisen. Die betreffen het peperdure Europese veiligheidssysteem ETCS (European Train Control System). Elke trein in Europa moet daar tegen 2025 mee uitgerust zijn. Maar in ons land ligt de zaak extra gevoelig, sinds de treinramp van Buizingen in 2010. Het feit dat er de betrokken trein geen adequaat remsysteem had, speelde een belangrijke rol bij het ongeval waarbij 19 doden vielen. In de nasleep werd besloten dat in België geen treinen meer mogen rijden zonder ETCS aan boord. Zoals de treinen van Arriva.

'Veiligheid heeft absolute prioriteit en regels zijn regels', zegt de woordvoerder van federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR). Volgens hem heeft ons land dat standpunt ook vanaf het prille begin van het dossier duidelijk gemaakt aan Nederland en aan de constructeur van de treinen.

Ook sporen aanpassen

Een escalatie hangt in de lucht. De Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport bevestigde gisteren aan NRC Handelsblad dat ze vanaf volgende week de Belgische treinen die nu al tussen Luik en Nederland rijden, zal inspecteren op veiligheid. Zij beschikken op hun beurt niet over de veiligheidssystemen die Nederland gebruikt.

'Als beide landen elkaar vanop hun kant van de grens gaan aanvallen, dan dreigt dit te escaleren', waarschuwt Kamerlid Jef Van den Bergh (CD&V). 'Ik heb zelf ook al geprobeerd om Arriva duidelijk te maken hoe zwaar België tilt aan ETCS. Zij gaan daar licht over. Maar ik begrijp dat minister Bellot op zijn strepen staat, om niet op een hellend vlak te komen. Ik hoop dat de twee snel rond de tafel gaan zitten en oplossingen vinden.'

Zolang die er niet zijn, zal de trein niet verder rijden dan Maastricht, zegt Arriva. Het wijst erop dat ook de sporen tussen Maastricht en Luik voor het overgrote deel niet met ETCS uitgerust zijn. Zodra dat verandert - 'wat naar verwachting vanaf 2021 of later zal zijn' - zal ETCS in onze trein zitten, aldus Arriva.

Beneluxtrein hapert ook nog

De reizigers vrezen in de tussentijd de dupe te worden van wat organisatie TreinTramBus 'een soap' noemt. Dat zou niet de eerste keer zijn. Ook op de lijn tussen Antwerpen en Roosendaal zijn er voortdurend problemen. De Beneluxtrein tussen Brussel en Amsterdam werd intussen zelfs zo onbetrouwbaar, dat de NMBS bij wijze van compensatie een pendeltrein inlegde (DS 7 juni).

'Door de verschillende systemen en het gebrek aan een gecoördineerde Europese aanpak, is grensoverschrijdend treinverkeer uiterst complex', zegt Stefan Stynen van TreinTramBus.

Jef Poppelmonde

Copyright © 2018 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden