

Nieuwe locomotieven zorgen voor nieuwe verbindingen

De NMBS heeft bij treinenbouwer Alstom 24 nieuwe meerspanningslocomotieven besteld, zo werd begin februari bekend. “Et alors?” zult u zeggen, interessanter is natuurlijk om te weten wat ze met die locomotieven gaan doen. Mondig Mobiel licht een tipje van de sluier.

Naar Nederland, maar dan anders

De huidige intercityverbinding Brussel – Amsterdam met omwegen via Brussels Airport en Breda is het product van een afspraak uit de woelige post-Fyra-periode. NS en NMBS hebben terecht beslist om de functies van deze treinserie op te splitsen. Er komt een nieuwe snelle treinserie die enkel in Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Antwerpen-Centraal, Rotterdam Centraal, Schiphol en Amsterdam-Zuid zal stoppen. Dit bedieningspatroon vertoont opvallende overeenkomsten met dat van wijlen de Fyra. Mogelijk wordt de treinserie doorgetrokken naar Lelystad of zelfs Groningen. Deze snelle trein wordt gereden met Nederlandse treinstellen van het type ICNG. De reistijd zou maar tien minuten langer zijn dan met Thalys.

Daarnaast blijft er ook een tragere treinserie Brussel – Airport – Breda – Rotterdam met alle stops die er vandaag ook zijn. Op deze verbinding zouden I11-rijtuigen worden ingezet, die aanvankelijk door de huidige Traxx-locomotieven en later door de nieuwe locomotieven 17 worden getrokken. Voorlopig zijn maar 16 treinpares voorzien, terwijl het er voor een degelijke bediening eigenlijk meer moeten zijn. Het eindpunt Rotterdam staat begrijpelijkerwijs nog ter discussie, de groep Eindhoven lijkt ons veel interessanter. Bovendien zou het logistiek veel handiger zijn als deze treinserie niet zou moeten keren in Breda.

Volgens de eerste berichten zou de snelle intercity weliswaar formeel geen reserveringsplicht kennen, maar bij de aankoop van het ticket moet de klant zich wel vastleggen op een bepaalde trein, met de mogelijkheid om de trein van een uur vroeger of later te nemen. Voor de trage intercity zouden de huidige regels gelden, waarbij we wel hopen dat het hoge grenstarief tussen Noorderkempen en Breda wordt afgeschaft.

Naar Aken en verder

Ook voor de bediening van Aken bieden de nieuwe locomotieven perspectieven. Zoals de meeste lezers wel weten, rijden er momenteel klassieke treinstellen op de lijn Spa – Verviers – Aken. Deze treinstellen zijn erg robuust, maar ook oud en niet meteen een positief visitekaartje voor België. Eind 2023 loopt hun toelating af, omdat ze niet beschikken over het nieuwste Europese beveiligingssysteem. Vanaf dat moment zal de NMBS in eerste instantie een pendeltrein van Verviers of Welkenraedt naar Aken inzetten, die zal bestaan uit een locomotief type 18 en enkele rijtuigen.



Het toekomstige bedieningspatroon van de intercitytreinen naar Nederland
Bron: NS, bewerking RDC

In 2027 verandert de situatie opnieuw. Dan verplaatsen de infrastructuurbeheerders de scheiding tussen het klassieke Belgische bovenleidingssysteem (3000 Volt =) en het Duitse systeem (15 kV~) van het station van Aken naar een punt in de buurt van de staatsgrens. Om precies te zijn zal het Duitse systeem dan grenzen aan het 25kV-systeem van de hogesnelheidslijn 3, dat dan meteen wordt doorgetrokken tot de oostkant van station Welkenraedt. Het spreekt voor zich dat deze grote aanpassingen met zich zullen mee brengen dat de spoorlijn een tijdlang niet beschikbaar zal zijn.

Vanaf dat moment is Aken vanuit België alleen nog bereikbaar met meerspanningsmaterieel, dus een mooi werkveld voor de nieuwe locomotief 17. Er liggen plannen klaar voor een treinserie Brussel – Luik – Aken – Keulen, wat een soort van wederopstanding van de betreunde verbinding Oostende – Keulen zou betekenen.

Voor de andere grensovergangen toont de NMBS helaas niet zo veel ambitie. Naar Roosendaal zullen nog jarenlang onverwoestbare varkensneuzen rijden. Tussen Luik en Luxemburg blijven - tenzij de Luxemburgers met een alternatief komen - Desiro's rijden met een inrichting die voor een dergelijke afstand niet geschikt is. Een lichtpuntje: nu de Flirts van Arriva ERTMS krijgen, kunnen ze vanaf een nader te bepalen tijdstip in 2023 de dienst op Luik – Maastricht overnemen.

Kees Smilde

<https://www.alstom.com/press-releases-news/2022/2/alstom-supply-belgiums-sncb-50-electric-traxx-passenger-locomotives>