

De Beneluxtrein, de nieuwe Fyra?

De Beneluxtrein is zo onbetrouwbaar dat de NMBS een pendeltrein gaat inleggen. Waarom wil het niet lukken, die trein naar Amsterdam?

VAN ONZE REDACTEUR

JEF POPPELMONDE

BRUSSEL | De treinreis naar Nederland zou sneller en makkelijker worden dan ooit. Dat schreven de kranten op 7 april. Twee dagen later reed de 'nieuwe' Beneluxtrein onder luid gejuich het station Antwerpen-Centraal binnen. Door de verhuizing van een klassieke spoorlijn naar de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam zou een 'gewone' rit (dus niet met de Thalys) tussen de hoofdsteden een halfuur sneller zijn.

Maar nog eens twee dagen later stond de trein ruim twee uur stil door een technisch defect ter hoogte van de Belgisch-Nederlandse grens. Sindsdien bestaat het verhaal van de trein vooral uit lange vertragingen en zelfs afgeschafte ritten. Nochtans is een weekendretourticket 40 euro duurder geworden.

Dan maar pendeltrein

Op het traject van station Noorderkempen tot Antwerpen-Centraal bedraagt de stiptheid tijdens de avondspits sinds april gemiddeld 67,5 procent. Toen daar nog een binnenlandse trein reed, was dat bijna 100 procent. 'Zo laag als nu is de stiptheid in jaren niet geweest', weet CD&V-Kamerlid Jef Van den Bergh, die het dossier volgt. Om dat te compenseren, gaat de NMBS een pendeltrein inleggen op het traject, wanneer de dienstverlening van de Benelux-trein aangepast is.

Waarom wil het maar niet lukken met de treinverbinding met de noorderburen? Een Nederlandse studie waarschuwde nog vóór de ingebruikname van de nieuwe lijn voor de problemen 'als gevolg van de complexe infrastructuur'. 'Het tra-

ject tussen Brussel en Amsterdam bestaat deels uit conventioneel, deels uit hogesnelheidsspoor. Treinen moeten meermaals overschakelen tussen verschillende stroom- en beveiligingssystemen. Als er bij de wissel iets misgaat, kunnen treinen stil komen te staan', schreef het Nederlandse vakblad Spoorpro.

Daar komt bij, zegt spoorwegjournalist Herman Welter, dat bij het systeem drie spelers betrokken zijn, 'wat tot een ingewikkelde constructie leidt'. De installatie van het Europese beveiligingssysteem ETCS op de hogesnelheidslijn op Belgische bodem gebeurde door Alstom. In Nederland deed Siemens Thales dat. De locomotieven zijn van Bombardier. 'Dat geeft natuurlijk problemen', zegt Welter. 'Het is altijd beter om alles in een hand te houden. Maar de samenwerking tussen België en Nederland is niet altijd optimaal.'

'Voor treinen is de grens met Nederland nog altijd heel erg aanwezig'

JEF VANDENBERGH (CD&V)

Kamerlid

Dat roept herinneringen op aan de Fyra – de voorloper van de Benelux-trein op de hogesnelheidslijn – die al een maand na de start in 2013 afgevoerd werd omdat het aantal technische mankementen niet meer te overzien was. 'Ook toen was een slechte afstemming tussen België en Nederland een deel van het probleem', zegt Van den Bergh. 'Ik hoor het geregeld in de sector: de grensovergangen veroorzaken altijd problemen. In Nederland worden andere systemen gebruikt en gelden andere regels. Hier rijden treinen links, in Nederland rechts. Auto's en fietsers voelen niets meer van de grens, maar voor treinen is die nog altijd heel erg aanwezig.'



De Beneluxtrein was feestelijk onthaald op 9 april. © Gertjan Stamer