

SPOOR-TIJD



De trein kan een volwaardig antwoord bieden op de uitdaging die de mobiliteit vormt en helpen een halt toe te roepen aan een verkommerend leefmilieu. Als de trein in de komende 20 jaar aan betekenis wint. Deze bekommernis lag in 1989 aan de basis van STAR 21: een hoopvol toekomstplan voor de volgende kwart-eeuw. Een eerste tienjarenplan is nadien op punt gesteld. Een concreet actieplan, dat op het jaar 2000 mikt.

STAR 21 en het tienjarenplan zijn voorgelegd aan de executieven. Eerst hebben de gewestregeringen hun advies gegeven. Daarna heeft de nationale regering een beslissing genomen: van 1991 tot 2000 zal 176,5 miljard besteed worden aan de verbetering van het binnenlands spoorvervoer. De staat zal 144 miljard van dat investeringsvolume op zich nemen. De spooronderneming past zelf 32,5 miljard bij. Het resterende bedrag komt van derden. De NMBS zal bovendien ook nog 85,5 miljard investeren voor het hogesnelheidsvervoer.

Wat is de inhoud van het tienjarenplan? De spoorweginfrastructuur (sporen, seininrichting, gebouwen) wordt vernieuwd. Doel: meer en snellere

treinen inzetten en de prestaties van goederen- en reizigersverkeer verbeteren. Nieuw materieel wordt aangekocht: meer comfort voor de reizigers, meer rentabiliteit voor de goederenverladers. De stations worden onder handen genomen: om ze aantrekkelijker te maken voor iedereen. De structurele werking van de maatschappij wordt bijgeschaafd: bijdetijds zijn is de boodschap.

De investeringen in zowel binnenlands als hogesnelheidsvervoer moeten de NMBS toelaten op alle gebied haar mannetje te staan. De modernisering van het binnenlands net verloopt gelijktijdig met de werken aan het hogesnelheidsnet, zoals beslist door de regering. In een steeds concurrentiëlere werkende maatschappij geeft het tienjarenplan de NMBS de kans opnieuw te vechten voor haar plaats op de vervoersmarkt. Met het wegvallen van de grenzen in Oost-Europa en de nakende Europese economische eenheid, gaat deze markt een enorme expansie tegemoet.

De beslissing van de regering, vastgelegd in een overeenkomst tussen de staat en de NMBS, toont aan dat op elk niveau de wil aanwezig is om de trein de noodzakelijke middelen te geven. Middelen die moeten toelaten verantwoord vervoer te bieden in een ecologisch en sociaal bewuste samenleving, zoals zal vermeld staan in het toekomstige beheerscontract van de NMBS.



Etienne Schoupe
Gedelegeerd-bestuurder
van de NMBS



Michel Damar
Voorzitter van de Raad
van bestuur van de NMBS



Jean-Luc Dehaene
Vice-eerste Minister en
Minister van Verkeerswezen

Doel 2000

Onze samenleving staat in het teken van de mobiliteit. In geen enkel tijdperk hebben mensen zich met zoveel tegelijk over grote of kleine afstanden verplaatst. De gevolgen daarvan zijn ondertussen maar al te duidelijk geworden. Het leefmilieu staat onder zware druk. Verborgen kosten van het verkeer worden zichtbaar, zowel op economisch als maatschappelijk vlak. Een nefaste evolutie, die niemand nog onverschillig laat. Een evolutie evenwel die nieuwe perspectieven opent voor de trein.

Bekijken wat in onze samenleving de rol van de trein kan zijn, opnieuw luidop denken aan een belangrijker spoorvervoer, projecten uittekenen voor de toekomst: dat waren de ideeën die in 1989 aan de basis lagen van het NMBS-rapport STAR 21.

Ondertussen is het 1991. Dezelfde ideeën vormen de ruggegraat van een concreet plan: het tienjarenplan. Het doel ervan is eenvoudig: meer mensen - en goederen - op de trein krijgen. Daartoe zal de NMBS gedurende 10 jaar investeren in de vernieuwing van haar infrastructuur en gebouwen, de verbetering en vervanging van materieel en de uitbouw van een aantrekkelijke treindienst.

Het tienjarenplan is een eerste praktische stap naar een beter spoorvervoer en - in extenso - een leefbaar vervoerssysteem. Het jaar 2000 is evenwel geen doel op zich. Reeds in 1995 komt er een aktualisering van het tienjarenplan, die rekening houdt met de evolutie van de vraag en met nieuwe behoeften. De projecten binnen het bestaande tienjarenplan worden dan aan een kritische analyse onderworpen en, zo nodig, aangepast. Een stap die ons meteen volop in de 21ste eeuw brengt. STAR 21 zal immers gerealiseerd worden op een termijn van 20 à 25 jaar.

(NOx) en koolstofmonoxide (CO). Deze stoffen worden vooral uitgestoten door klassieke verbrandingsmotoren en veroorzaken zure regen, smog en het broeikas-effect. Naast uitstoot van schadelijke stoffen is er de geluidshinder, het ruimtegebruik, het afval en het verbruik van fossiele brandstoffen.

Het verkeer is te duur

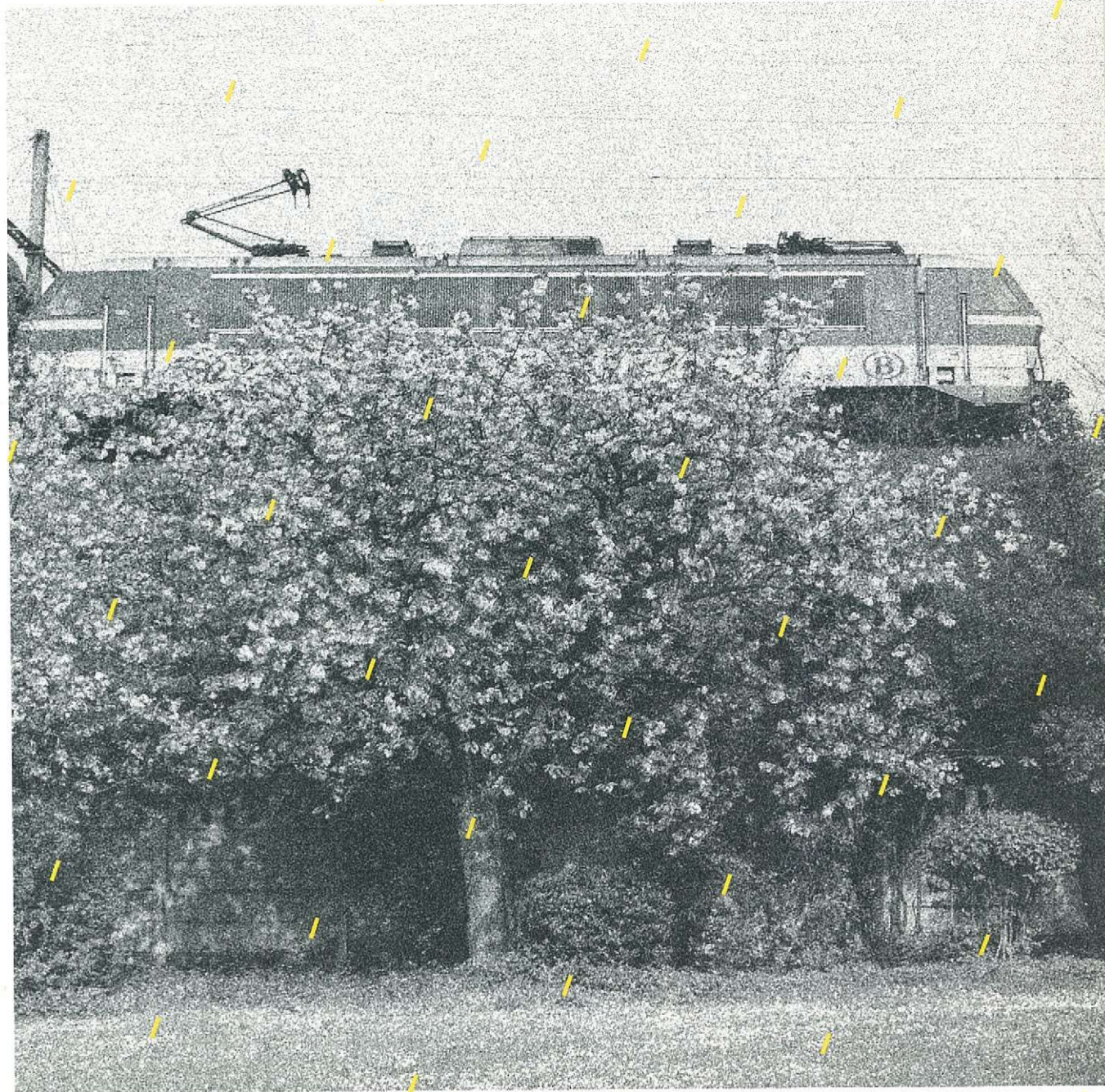
Economen ontdekken meer en meer de verborgen kosten van het wegverkeer. Ongevallen brengen menselijk leed voort, maar produceren ook heel wat financiële kosten: politie, gerecht, medische verzorging, vergoedingen voor blijvend gehandicapten, verzekering, enz. De kosten voor milieuvuiling zijn voorlopig moeilijk in te schatten, maar deskundigen en beleidsmensen zijn het erover eens dat de uitstoot van schadelijke stoffen ingrijpend naar omlaag moet. Ook aan de energierekening en de afvalverwerking hangt een aardig prijskaartje vast.

Van denken naar doen

Het toekomstplan STAR 21 (zie onze brochure "Spoor naar de toekomst") is aan het tienjarenplan voorafgegaan. STAR 21 is een nuchtere analyse die besluiten formuleert op basis van feiten uit de ons omringende werkelijkheid. Deze besluiten zijn drievoudig: ecologisch, economisch en maatschappelijk. Voorwerp van de analyse is de mobiliteit. STAR 21 vertrekt vanuit een vaststelling: er is iets mis met onze mobiliteit.

De nadelen van het verkeer

Het verkeer is in grote mate verantwoordelijk voor de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxide





Het verkeer is een maatschappelijk probleem

Wie in de steden woont, kent maar al te goed de gevolgen van onze massale verplaatsingen: drukke wegen, overvolle parkings, files 's ochtends en 's avonds, lawaai en uitlaatgassen. Geen mooi beeld. Nog minder mooi zijn de vele ongevallen en het trieste aantal doden en zwaargewonde slachtoffers, zowel in de steden als op de grote verkeerswegen.

Een spoor-toekomst

Zich verplaatsen zonder hinder voort te brengen wordt misschien werkelijkheid in een verre toekomst. Voorlopig moeten we het stellen met vervoermiddelen die hoe dan ook een negatieve weerslag hebben op hun omgeving. Een samenleving heeft wel de keuze tussen hinderlijke en minder hinderlijke vormen van transport. De trein vervuult minder dan auto of vrachtwagen, verbruikt weinig energie en neemt, voor eenzelfde vervoerscapaciteit, minder plaats in beslag dan andere vervoermiddelen.

Er is dus een rol weggelegd voor de trein als bijdetijds vervoermiddel in een moderne samenleving, die streeft naar een evenwichtig uitgebouwd verkeerssysteem. Dat is de conclusie van STAR 21.

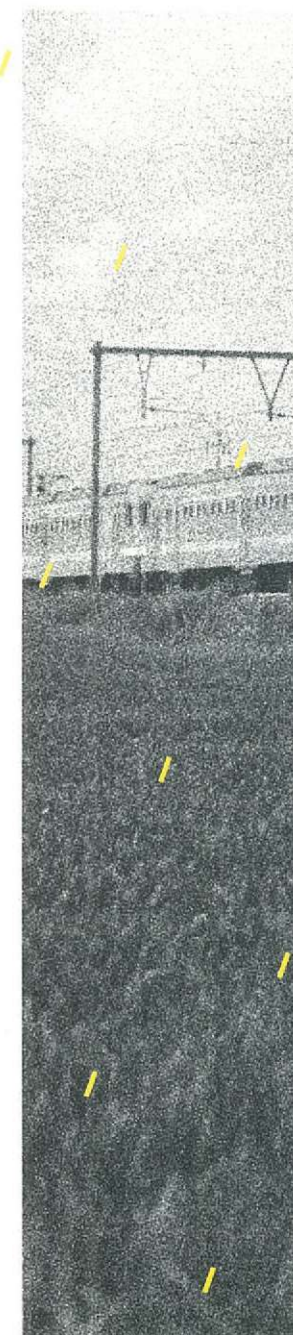
Doen

In STAR 21 werden reeds concrete voorstellen geformuleerd om aan de basisnoden tegemoet te komen. Ze moeten het treinreizen aantrekkelijker maken. Om de mobiliteitsproblematiek het hoofd te bieden is het immers niet voldoende te investeren in een interessant vervoermiddel. Het moet - vanzelfsprekend - ook gebruikt worden. Wat het vervoer van personen betreft, moet de trein de mobiliteits-

groei op zijn minst kunnen volgen en, bij voorkeur, een groter marktaandeel veroveren. Evenwicht en veiligheid zijn de pluspunten die de trein kan aanwenden om de impasse waar de huidige verkeerssituatie op afstevent, tegen te gaan.

Ook in het goederenvervoer moet de trein een groter stuk van de markt inpalmen, om het verkeer op de wegen vlotter te doen verlopen en nog rendabeler te werken voor de bedrijfsweld, binnen de filosofie van strikte productieprogramma's en beperking van de voorraden.

Het tienjarenplan is de concrete vertaling van de voorstellen van STAR 21 in projecten op het terrein. Deze werken moeten het spoorvervoer moderniseren en tegelijk aantrekkelijker maken. De trein moet een vanzelfsprekendheid worden, zowel in het leven van alledag als in het economisch leven. Met andere woorden: we moeten opnieuw naar een "spoor-tijd".





Op maat gesneden vervoer

De auto verwezenlijkte bij zijn ontstaan een oude droom: deze van een ongebreidelde vrijheid in tijd en ruimte. Niet zonder reden werden in het prille autotijdperk mythische eigenschappen aan het voertuig toegeschreven: de roes van de snelheid paste bij een aan hoog tempo veranderende maatschappij. De grenzeloze verplaatsingsmogelijkheden sloten aan bij de menselijke vrijheidsverzuchting, die rond de eeuwwisseling sterk verbonden was met de machinalisering en automatisering.

De spoorweg kende een heel andere evolutie. Gegroeid uit de noden van de mijnbouw, was de trein van bij aanvang ontworpen voor het vervoer van grote massa's. Het is een gesloten systeem, waarbij de rails de richting dicteren. De trein heeft wel de horizon geopend voor het reizigersvervoer, maar nooit kunnen wedijveren met de individuele verzuchtingen waar de auto aan beantwoordde.

Rationeel vervoer

De treingebruiker rijdt passief mee en beschikt niet over dezelfde

vrijheid van handelen als de autobestuurder. Treinrijden zou dan ook in de eerste plaats vanuit de rationaliteit van de verplaatsing zelf moeten gebeuren en niet vanuit de emotionaliteit van de reiziger.

Je kan kiezen voor de trein omdat hij je de tijd biedt een aantal nuttige of ontspannende activiteiten in te schakelen tijdens het transport, goedkoper is, sneller is of je niet opzadelt met parkeerproblemen. Je kan kiezen voor de trein omdat het een weinig milieubelastend vervoermiddel is. Maar je kiest bovenal voor de trein omdat hij beantwoordt aan je verplaatsingsbehoefte.

Marktgericht aanbod

Wie nadenkt, kiest voor de trein? Zo eenvoudig is het natuurlijk niet. Wie nadenkt over zijn verplaatsingen kiest zijn vervoermiddel in functie van een aantal overwegingen: voor velen is snelheid een doorslaggevende factor in de keuze van hun vervoermiddel. Anderen willen zoveel mogelijk risico's vermijden, of kiezen voor het goedkoopste vervoermiddel. Verder speelt de bereikbaarheid van de eindbestemming een grote rol.

Door de aard van het systeem is vervoer per spoor uitstekend geschikt voor snelle verbindingen over lange afstanden of een fre-



quente dienst over korte afstanden. Het tienjarenplan houdt rekening met deze wetmatigheden en schakelt ze in bij de uitbouw van een marktgericht aanbod: tussen de grote steden worden snellere treinen voorzien, binnen en rond grote agglomeraties wordt de frequentie opgevoerd. Een door-gedreven scheiding tussen reizigers- en goederennet moet vlottere verbindingen opleveren en toelaten meer treinen in te zetten, zodat de troeven van elk net beter uit de verf kunnen komen. De verbeteringen aan de hoofdasen van reizigers- en goederennet komen ook de plaatselijk vernieuwde - secundaire assen ten goede. Daarnaast voorziet het tienjarenplan comfortabeler en nog veiliger materieel, beter uitgeruste stations en een verdere ontwikkeling en toepassing van de informatica.

Een marktgericht aanbod kan enkel tot stand komen door de intrinsieke kwaliteiten van het spoorstelsel verder te ontwikkelen, in samenhang met het andere openbaar vervoer. De investeringsinspanning is dan ook vooral gericht op de uitbouw van die terreinen waar de trein concurrentieel kan zijn met andere vormen van vervoer. En zelfs iets meer te bieden heeft.



REIZIGERS-TIJD

De reiziger staat centraal in het tienjarenplan, ook al spreekt het in de eerste plaats over elektrificatie, het leggen van extra sporen of de aankoop van nieuw materieel. De reiziger verwacht van het spoorstelsel snelheid, frequentie en betrouwbaarheid. Hij wil kunnen rekenen op voldoende comfort, een goed onthaal in de stations, een vlotte overstap naar ander openbaar vervoer of goede parkeer- of stallingsmogelijkheden. Een doorgedreven scheiding tussen een goederen- en reizigersnet moet één en ander al verbeteren: de wederzijdse hinder die veroorzaakt wordt door tragere goederentreinen en snelle reizigerstreinen op éénzelfde lijn, wordt zo vermeden. Maar deze structurele

scheiding volstaat niet. De investeringen omvatten de verdere elektrificatie van het net, de aanleg van bijkomende sporen, de aankoop van nieuw materieel en de verbetering of vernieuwing van diverse uitrustingen. Ze moeten de algehele veiligheid en de reizigersbegeleiding ten goede komen.

Tijd winnen

Tijd is één van de belangrijkste overwegingen in de keuze van een vervoermiddel. Tijd winnen per trein vergt een gediversifieerde aanpak: doorvoeren van snelheidsverhogingen, meer treinen inleggen, een vlotte overstap waarbor-

gen, de toegang tot de trein eenvoudig houden en de complementariteit met ander vervoer verzekeren. De totale verplaatsingsduur moet zo kort mogelijk zijn.

Sneller sporen

Op een aantal drukke lijnen wordt een gedeeltelijk of gehele snelheidsverhoging doorgevoerd. Volgende lijnen komen in aanmerking:

- Brussel - Gent: snelheidsverhoging naar 200 à 220 km/u (1995/2000, nadien verderzetting werken tot Brugge);
- Brugge-Oostende: 160 km/u (1999/2000 en later);
- Schaarbeek-Berchem: 160 km/u (1991/1998);
- De Pinte-Oudenaarde: 120 km/u (1991/1995);
- Mol-Hasselt: 120 km/u (1991/1995);
- Brussel-Charleroi: 140 km/u (1994/1999);
- Brussel-Namen: 160 km/u (1994/1998);
- Namen-Ciney (1993/1996);
- Charleroi-Antoing: 160 km/u (1994/1995);
- op de aansluiting van Rijsel, vanaf Doornik: 90 km/u (1991/1992).

De werken omvatten de vernieuwing van de sporen en de beddingen (ook werken aan bochten en verkantingen om sneller rijden toe te laten) en de aanpassing van de seininrichting (langs de sporen en bij overwegen) om te beantwoor-

den aan de vereisten van een hogere snelheid en om een optimale veiligheid te verzekeren.

Meer sporen

Om de capaciteit op een aantal verbindingen te verhogen, worden extra sporen aangelegd. Een deel van de werken verloopt gelijktijdig met de uitbouw van het hogesnelheidsnet.

Meer sporen maken natuurlijk op de bestaande lijnen ook extra ruimte vrij, zodat op de betrokken verbindingen meer treinen kunnen worden ingelegd en de treinen elkaar sneller kunnen opvolgen.

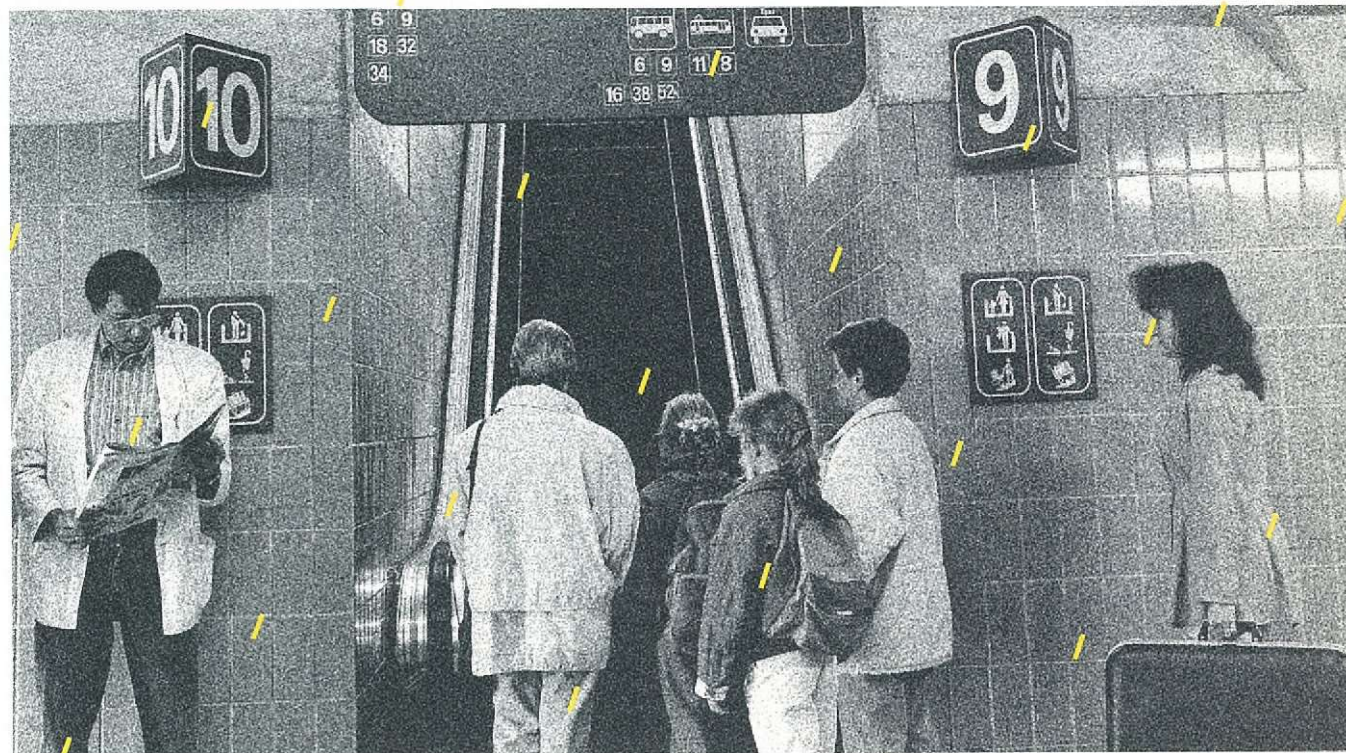
Er komen meer sporen:

- tussen Brussel en Lembeek, voor de verbindingen met Doornik, Bergen en Binche en om het hogesnelheidsverkeer op te vangen op de bestaande lijnen (werken van 1991 tot 1998);
- tussen Schaarbeek en Leuven, voor de verbindingen van Brussel met Leuven, Luik en Limburg en voor het hogesnelheidsverkeer (1991/1998);
- tussen Landen en Alken, voor de bediening van Hasselt en voor sneller verkeer naar Luik (1994/1996);
- te Antwerpen-Centraal, waar de constructie van een tunnel de capaciteit van het station bijna zal verdubbelen en de verbinding met het noorden zal verbeteren (ingebruikname in 1998);
- tussen Brussel en Ottignies, nu een "opstoppingszone" voor het

verkeer naar Namen en de Ardennen (1996/2000);

- op een aantal vertakkingen en bij de ingang van bepaalde stations: Lombeek (1998/2000), Jette (2000 en daarna), Gent-Sint-Pieters (1991/1993) en Landen (1994/1996).

De verbeteringen bieden grote



voordelen op de betrokken lijnen, maar zullen ook gunstige gevolgen hebben voor de secundaire assen: het verkeer op die assen maakt soms ook gebruik van de hoofdlijnen. Bovendien kan door de vernieuwing van de hoofdassen de

dienst op de secundaire assen verbeterd worden, met een rittijdverkortung als mogelijk gevolg.

Knelpunten

Knelpunten op het net worden weggewerkt: sporenconfiguraties bij de in- en uitrit van stations worden heraangelegd, vooral in grote agglomeraties. Soms zijn bruggen, seininrichting of installaties langs de sporen niet aangepast voor een hogere snelheid en vormen vertragingpunten op het net. Ze worden vernieuwd of verbeterd, zowel op de belangrijke verbindingen als op de kleinere lijnen.

Nieuwe verbindingen

De aanleg van een aantal nieuwe verbindingen moet toelaten een merkbare rittijdverkortung te verkrijgen. Het gaat hier zowel om kleine stukken spoor als verbindingenbochten, die schakels vormen tussen twee lijnen. Ze vervolledigen het net. Te Antoing bv. laat de aanleg van een kleine verbinding toe dat de Waalse as aansluit op de hogesnelheidslijnen. Ze verhinderen ook rangeerbewegingen in stations (wat tijd kost), voor treinen die van lijn wisselen. Dat is bv. het geval in Leuven.

Brussels by train

Brussel is het zwaartepunt van het Belgisch treinverkeer, door het massaal aantal pendelaars, tewerkgesteld in de tertiaire sector en de grote internationale bedrij-

vigheid. De stad verdient dus zeker extra aandacht. Nu is ze dagelijks het toneel van ettelijke files op de toegangswegen en van ontmoedigende verkeerssituaties. Een project dat de pendelaars uit het voorstadsgebied moet aanmoedigen de trein naar Brussel te nemen, is dan ook wenselijk. Een "task force" is in het leven geroepen om na te gaan welke materiële, structurele en financiële middelen nodig zijn om zulk project uit te bouwen. Naast het opzetten van een pilootproject op de lijn 26, die van Halle tot Vilvoorde diverse stations bedient met aansluiting op het stedelijk openbaar vervoer, zal de task force ook andere lijnen naar Brussel bestuderen. Het gaat hier om de lijnen komende van Aalst, Dendermonde, Mechelen, Leuven, Ottignies, 's Gravenbrakel en Geraardsbergen. In de toekomst is een nieuwe dienstregeling mogelijk op deze lijnen, die beter tegemoetkomt aan de noden van de reizigers die in een straal van 30 km rond Brussel wonen.

De luchthaven van Zaventem

De luchthaven van Zaventem wordt beter bereikbaar gemaakt. Nu verzekert een pendeltreintje de verbinding vanuit Brussel. Aangevuld door de treinen Saint-Ghislain - Bergen - Brussel, wordt zo een vertrek om de 20 minuten gerealiseerd. Maar een verbeterde treindienst staat op het programma. In een eerste fase (voor 1995) wordt



een nieuw station gebouwd (beter geplaatst in het nieuwe luchthavencomplex) en de vertakking met de lijn Brussel - Leuven - Luik verbeterd. Deze werken verlopen simultaan met deze voor de modernisering van de luchthaven. Vanaf 2000 kan worden gedacht aan de aanleg van nieuwe verbindingen, die de bereikbaarheid van de luchthaven per trein gevoelig kunnen verbeteren. Trein en vliegtuig zullen meteen een stuk beter op elkaar afgestemd zijn, zowel voor de overstap als voor de aansluitingen op intercontinentale vluchten.

Treinen voor Europa

Een nieuwe ondergrondse verbinding tussen Brussel-Schuman en Schaarbeek moet het Europakwartier in Brussel nog beter bereikbaar maken per trein, het noordoosten van de stad ontsluiten en het treinverkeer in de Brusselse agglomeratie vergemakkelijken. Geen luxe, met de dagelijkse files naar de hoofdstad. Binnen een straal van 50 km rond de hoofdstad kunnen zo de rittijden 10 tot 62 % korter worden. De aanleg van de verbinding is gepland voor 1998.

Elektrisch rijden

Ook de verdere elektrificatie zal een snelheidsverhoging toelaten. Meer dan 65 % van het Belgische net is geëlektrificeerd, maar dat aandeel moet nog verhogen. Het onder spanning brengen van lijnen waar nu nog gedieseld wordt, zal rechtstreekse verbindingen toelaten voor bepaalde steden, die voordien enkel via een overstap te bereiken waren. Zeven lijnen komen in aanmerking voor elektrificatie:

- Deinze - De Panne (1991-1994);
- Boom - Puurs (1994, na afwijking van de brug over het Rupelkanaal te Ruisbroek);
- Herentals - Neerpelt (1996-1998);
- Angleur - Marloie (1991-1993);
- Doornik - Franse grens (Rijsel) (1991-1993);
- Montzen - Duitse grens (1991-1995);

- Rivage - Gouvy, waar een akkoord met de Luxemburgse spoorwegen voor ondertekend is en Europese steun voor is aangevraagd;
- Saint-Ghislain - Quievrain (1991-1993).

Betrouwbaarheid

De NMBS behoort tot de meest betrouwbare spoorwegen in Europa. En ze wil het nog beter doen. Vertragingen wegwerken is geen eenvoudige zaak: vaak zijn er onvoorziene - externe oorzaken. Maar ten dele zijn vertragingen te wijten aan oorzaken eigen aan de configuratie van het spoornet:

- op een aantal plaatsen is de limiet van de mogelijkheden bereikt, vooral tijdens de piekuren. De reeds vermelde aanleg van extra sporen en de scheiding tussen reizigers- en goederenverkeer moeten dat euvel verhelpen;
- in-en-uitritten van sommige stations zijn echte hindernispistes. De sporenconfiguraties worden heraangelegd om een vlottere doorgang te verkrijgen;
- technische problemen tijdens de treindienst kunnen niet snel genoeg opgevangen worden. Om sneller in te springen bij technische problemen op de lijnen wordt de infrastructuur gemoderniseerd en het radiosysteem van de treinen verder ontwikkeld.

Comfortabele treinen

Reizigers hechten terecht veel belang aan het comfort in de treinen. Om comfortabeler treinen aan te bieden is in het tienjarenplan 43 miljard voorzien. De NMBS wil alle motorstellen vervangen die 30 jaar of ouder zijn. Ook de oudste rijtuigen worden vervangen. Het bestaande recente materieel wordt aangepast. Bijkomend materieel wordt aangekocht in functie van de stijgende vraag en in het kader van de nieuwe elektrificaties. De snelheidsverhogingen vergen de aankoop van nieuwe locomotieven en rijtuigen, die geschikt zijn om aan hogere snelheden te rijden.

Het comfort van de nieuwe rijtuigen zal op maat gesneden zijn:

- voor de snelle treinen, zoals de huidige InterCity's, zal bijzondere aandacht besteed worden aan de ophanging, de verwarming, de geluidsisolatie en allerlei nuttige diensten voor de reizigers. Restauratiediensten behoren tot de mogelijkheden;
- voor lokaal treinverkeer zal vooral het realiseren van een goede toegankelijkheid centraal staan en het comfort beantwoorden aan de vereisten voor korte ritten.

Veiligheid voor alles

De trein is één van de allerveiligste vervoermiddelen en dat moet zo

blijven. Voortdurende vernieuwingen en verbeteringen moeten het veiligheidsniveau van de trein nog verhogen.

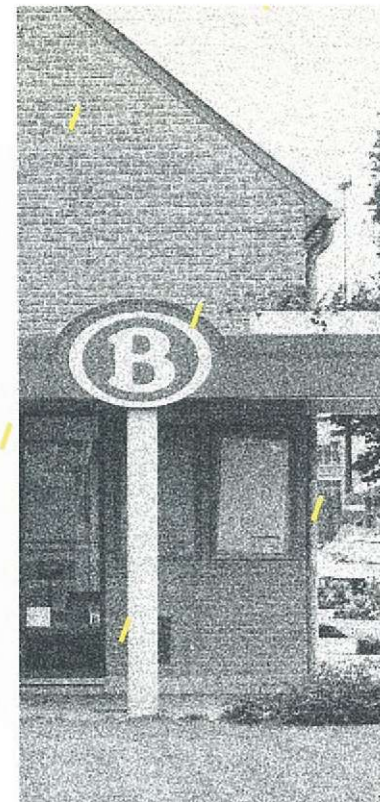
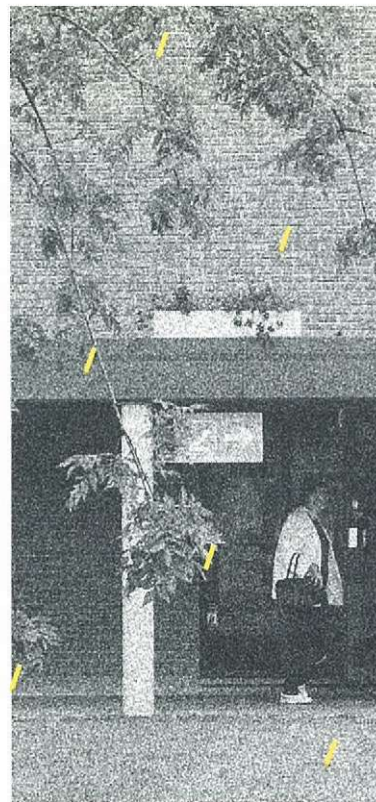
Pakweg de helft van de investeringen voor veiliger treinverkeer gaat in de komende tien jaar naar de afschaffing van overwegen en de verbetering van de resterende. De andere helft wordt benut om de seininrichting te verbeteren en de radioverbindingen met de treinen verder uit te bouwen. Zo kan de treinbestuurder op elk moment contact opnemen met de verkeersleiding.

Meer in het algemeen worden de strikste normen gehanteerd, zowel voor de verbetering en vernieuwing van de infrastructuur als voor de nieuwe generatie treinen.

In en om het station

De brochure "Investeren in onthaal" (op aanvraag te verkrijgen bij de dienst Externe Betrekkingen) behandelt uitvoerig de plannen van de NMBS in en om de stations. De verbeteringen hebben betrekking op twee niveau's.

In de stations wordt de bewegwijzering verbeterd, een aangename sfeer geschapen, de wachtzal naar behoren uitgerust, enz. De reiziger moet er een goed onthaal vinden. Goede en duidelijk



te begrijpen informatie bieden, is daarbij van groot belang. De informatisering van het spoorboekje (project Aristote) zal het plannen van de treinreis nog vereenvoudigen. Zowel het zoeken van de beste reisweg, eventuele alternatieven of de voordeligste formule, wordt mogelijk, zonder beroep te moeten doen op het stationspersoneel. Zelfs thuis kunnen de computerbezitters een spoorboekje op diskette gebruiken. Later wordt een uitbreiding van het systeem via Videotext voorzien.

Rond de stations wordt de onmiddellijke omgeving aangepakt. Voor de fietsers staan degelijke stallin-

gen ter beschikking. Voor de auto's zijn voldoende parkeerplaatsen voorzien. Waar mogelijk, wordt in samenwerking met de lokale overheid en de privé-sector de stationsbuurt verkeerstechnisch heraangelegd, zodat de stations toegankelijker worden. Samen met de andere maatschappijen voor openbaar vervoer bestudeert de NMBS hoe trein en bus, of trein en tram, beter op elkaar kunnen aansluiten.

Over heel het Belgische net worden de stations onder handen genomen. Soms gaat het om de bouw van een nieuw station, in andere gevallen om een restauratie of

een vernieuwing van binnen- en buitenkant. Zo zou de reiziger als het ware bijna blindelings de weg moeten vinden naar de trein. Voor de periode 1991/2000 zijn 6,7 tot 7,7 miljard gereserveerd voor de verbetering van het reizigersonthaal op het hele net. Na 2000 zijn nieuwe investeringen gepland.

Tijdens de werken

De werken voorzien in het tienjarenplan zullen niet ongezien verlopen. Naast wijzigingen in de dienst, kunnen de gebruikelijke wegen in en naar de stations omgeleid worden. De NMBS zal er op letten dat de hinder voor reizigers en het publiek in het algemeen zo klein mogelijk blijft. Voor de werken beginnen, zal ook de nodige informatie beschikbaar zijn.

GOEDEREN-TIJD

Wie goederen zegt in België, spreekt over meerdere honderden miljoenen vervoerde ton per jaar. Dat goederenvervoer valt globaal in twee belangrijke delen uiteen. Er is het vervoer voor eigen rekening: een onderneming heeft haar eigen voertuigen en verzekert zelf de transporten. Daarnaast is er het vervoer voor derden: dat is het geval voor de NMBS, die het vervoer verzorgt voor klanten. De goederenmarkt is uitermate concurrentieel en de trein moet er wedijveren met schip en vrachtwagen. Deze laatste verzorgt trouwens het merendeel van de transporten. Vandaar het groeiend aantal knelpunten op het wegennet.

In samenwerking met de spoorwegen hebben de wegvervoerders al een systeem uitgewerkt voor grote afstanden, waarbij wederzijdse complementariteit centraal staat: het gecombineerd vervoer spoor -

weg. Vrachtwagens doen dan een parcours over korte afstanden. Na een nachtje sporen levert de trein de goederen 1.000 kilometer verder af. Deze techniek is in volle bloei gekomen tijdens de laatste tien jaar en bezit nog heel wat groeipotentieel.

Deskundigen beamen de noodzaak om een deel van het goederenvolume te verschuiven naar de trein, om de wegen te ontlasten en de "Just-in-Time"-leveringen te kunnen blijven waarmaken. De expediteurs zouden zich dus massaal moeten aanmelden om hun transporten op de trein te zetten. Maar dat gebeurt voorlopig niet. De expediteurs wachten op een snel en betrouwbaar vervoermiddel, dat kwaliteit te bieden heeft, op de mogelijkheid hun transporten vooraf te programmeren en op een zorgeloze administratieve gang van zaken, op een volledig aanbod van diensten, dat hen toelaat zich ge-

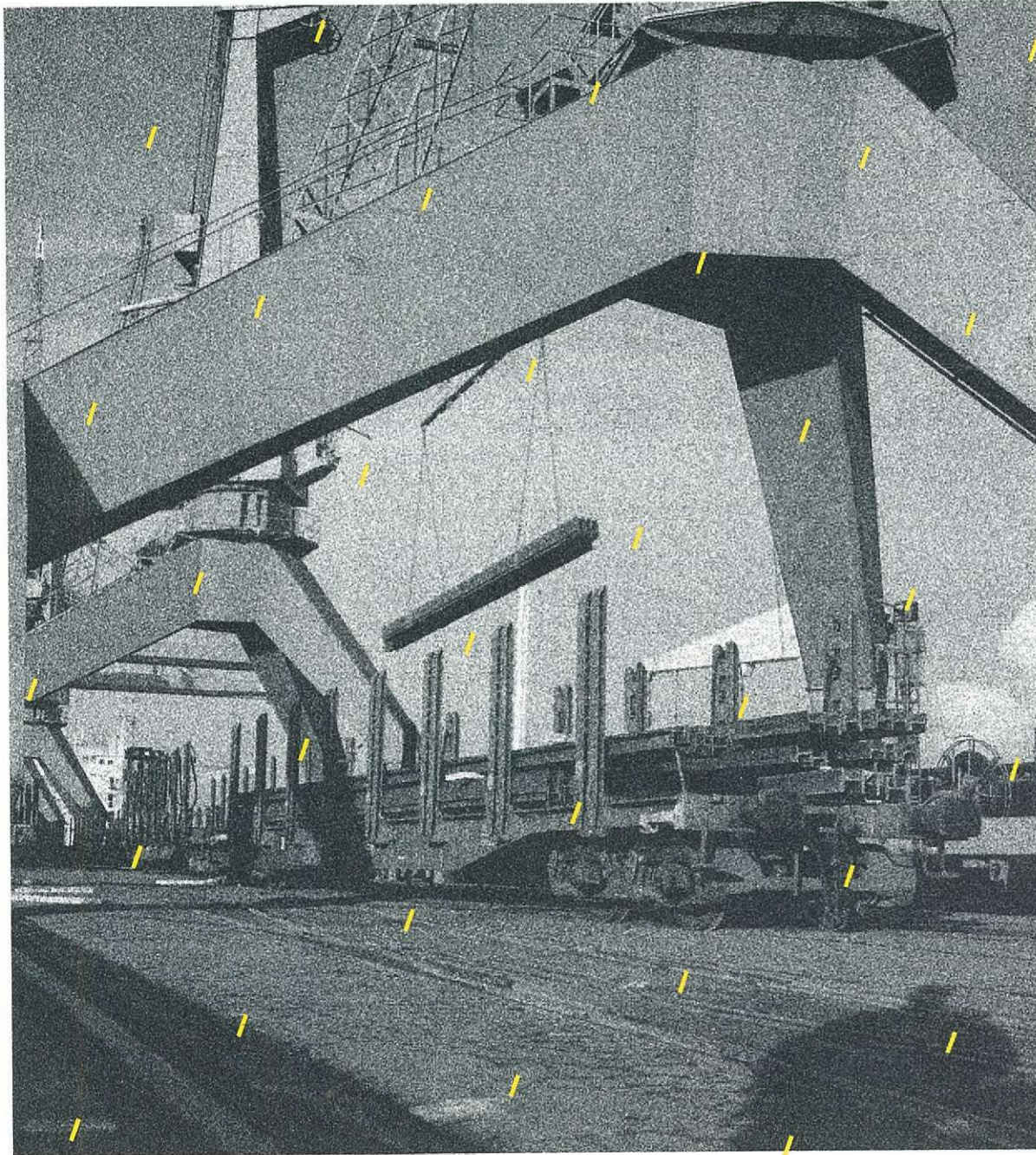
heel toe te leggen op de productie (wat ook van belang is voor de expediteurs) en tenslotte, op aangepast, veilig materieel. Deze vragen staan centraal in het tienjarenplan.

Basisnet

De wijziging van het goederennet in het vooruitzicht van een toename van het transportvolume, is om twee redenen noodzakelijk.

Momenteel hanteren bedrijven een strategie waarbij goederenstocks zo klein mogelijk gehouden worden. Een betrouwbare toelevering is dan ook een basisvereiste voor de klant. Deze betrouwbaarheid kan aangetast worden wanneer twee types van verkeer (reizigers- en goederenverkeer) samengaan die een sterk verschillende maximum toegelaten snelheid hebben. Vandaar het belang van een kanalisatie van de goederentreinen op assen met een grote capaciteit, of een doorgedreven scheiding van de verkeerstypes.

Het massaal karakter van de spoortransporten bepaalt eveneens de rentabiliteit. Een circulatie aan 120 km/u moet algemeen worden voor ladingen van 22,5 ton per as (i.p.v. de huidige 20 ton). Daartoe moeten sporen beantwoorden aan hogere weerstands- en veiligheidsnormen. Daaruit volgt een grotere specialisatie van een



deel van het spoorweginet.

Dankzij deze maatregelen kan het goederennet de betrouwbaarheid waarborgen die nodig is, vooral in het internationaal verkeer. Nu al blijkt dit verkeer de meeste toekomst te hebben. Een grotere betrouwbaarheid is een extra argument in handen van de verkopers.

Kwaliteit, snelheid, betrouwbaarheid

Het goederennet gaat uit van twee grote assen, die in het centrum van het land in elkaar vervloeien en de schakels zijn tussen de grote havens, de industriële bekkens en de belangrijkste grensovergangen. Om sneller vervoer mogelijk te maken, moeten deze assen gemoderniseerd worden, om verkeer aan 120 km/u mogelijk te maken en commercieel interessantere aslasten (22,5 ton per as: dat komt neer op een bruto-gewicht van 100 ton voor een wagon met bogies).

De horizontale as

Van west naar oost vormt deze as de verbinding tussen Zeebrugge, Gent, Brussel, het Luikse industriële bekken en Duitsland. Omdat een sterke groei van het behandelde goederenvolume in de haven van Zeebrugge te verwachten is, moet de capaciteit van deze as

verhoogd worden.

Twee types werken zijn daartoe gepland:

- aanpassing van de sporen tussen Zeebrugge en Gent (1991/1997) om meer en sneller verkeer op te vangen;
- de aanleg van extra sporen tussen Brugge en Gent (1991/1997) om het aangroeiend goederenverkeer en het snellere reizigersverkeer vlotter naast elkaar te laten verlopen.

De verticale as

De noord-zuid-as vertrekt uit de haven van Antwerpen en vertakt zich naar drie belangrijke bestemmingen: het bekken van Charleroi met de aansluiting naar Frankrijk, het bekken van Luik en het Groot-hertogdom Luxemburg, poort naar oostelijk Frankrijk, Zwitserland en Italië.

Verschillende baanvakken worden onder handen genomen:

- Morsel - Lier - Leuven: versterking van de spoorbedding en seininrichting, aanleg van extra sporen (1997/2000 en later) om het goederenverkeer van en naar Antwerpen te kanaliseren. Ook het verkeer naar Duitsland zal voor een deel gebruik maken van dit baanvak;
- Leuven - Ottignies - Charleroi: omdat hier nog capaciteitsreserve is, zijn slechts kleine aanpassingen nodig (1993/1998);
- Charleroi - Erquelinnes: de

oostelijke vertakking van deze as. Vernieuwingen en verbeteringen moeten een vlotte doorstroming naar Frankrijk verzekeren (1992/2000);

- Fleurus - Auvelais - Ronet: elektrificatie op twee sporen van het baanvak Fleurus - Auvelais; vernieuwing en elektrificatie van het baanvak Dinant-Athus voor de verbinding met Luxemburg, wat de kanalisering van verschillende belangrijke goederenstromen mogelijk moet maken. De werken laten de definitieve afwerking toe van de as Athus-Meuse. Zo wordt de lijn Namen - Luxemburg bevrijd van een deel van het goederenverkeer, wat de inzet van snellere reizigerstreinen zal toelaten;
- Namen - Luik - Visé: het deel van de Waalse as dat het transitverkeer tussen Frankrijk en Oost-Europa moet opvangen (1991/1994 en 1998/2000).

Een industrieel net

Een goed uitgebouwd net moet gepaard gaan met aantrekkelijke prestaties: de behandelingszones voor transport moeten dus snel en vlot kunnen werken. Om aan de huidige en toekomstige behoeften te kunnen beantwoorden, worden de installaties in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge aangepast.

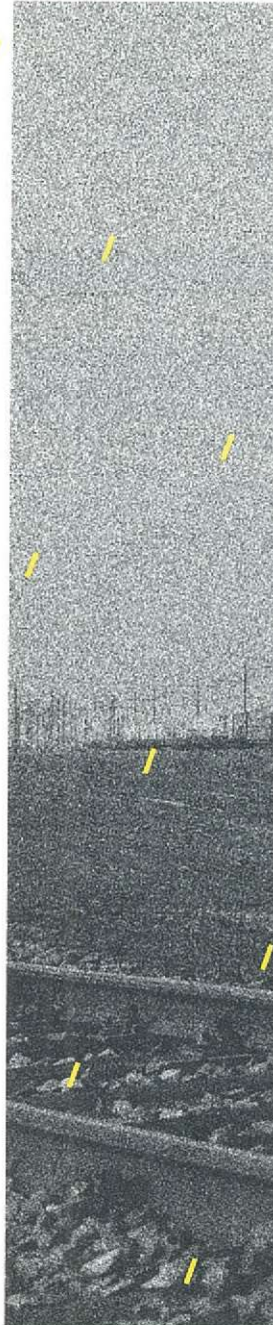
Extra aandacht gaat naar de terminals voor het intermodaal verkeer (waarbij gebruik wordt ge-

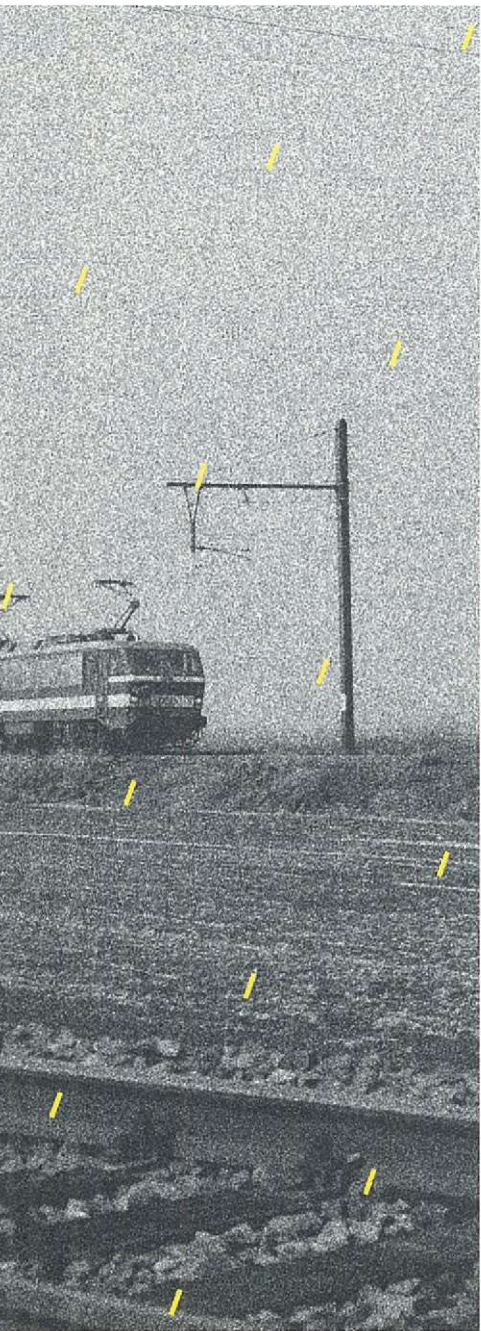
maakt van verschillende vormen van vervoer): uitrustingsniveau, capaciteit en toegankelijkheid opdrijven, moet toelaten het hoofd te bieden aan de verwachte stijging van het transportvolume.

De vormingsstations worden aangepast om rendabeler te kunnen werken. Hoofdmoot van de investeringen gaat naar Antwerpen-Noord. De capaciteit wordt verhoogd en de verbindingen met het 1.000 km tellende havennet verbeterd (1991/2000).

Volledig aanbod

Concentratie en capaciteitsverhoging zijn sleutelwoorden in de algemene aanpak van de goedereninstallaties. Daarvoor werd een apart programma uitgewerkt, dat vroeger is opgestart. De stations worden "multifunctioneel" en bieden een uitgebreide waaier aan mogelijkheden (laden, lossen, stockering, administratieve afwikkeling, enz.). Anders dan de installaties bij vertakkingen naar fabrieken, waar lange treinen met volledige wagenlading vertrekken, zullen deze multifunctionele stations speerpunten worden voor het verspreid verkeer. De klant vindt er het nodige materieel en de gewenste hulp om het transport van enkele wagens te organiseren, dat kadert binnen specifieke, zeer concurrentiële aanbiedingen, door-





gaans op het buitenland gericht.

Aangepast materieel

In de sectoren die voldoende rentabiliteit garanderen, wil de NMBS meer op de markt toegespitst materieel aanbieden. Wagens die tegemoetkomen aan de wensen van de klant, snel laden en lossen toelaten en uiterst veilig zijn. Naast de aanpassing van dat deel van het wagenpark dat niet meer volledig is afgestemd op de behoeften, wordt ook nieuw materieel aangekocht, a rato van 500 stuks per jaar.

Vanaf 1998 worden ook de rangerlocomotieven vervangen die al een veertigtal jaren in dienst zijn. Zo wordt het voorbereidend werk op de sporen verbeterd.

Minder papier en meer mogelijkheden

In het tienjarenplan is een deel van de investeringen gewijd aan de uitbreiding van het informatica-netwerk. Niet specifiek voor het goederenverkeer, maar ook dat zal er wel bij varen.

Na deze uitbreiding zal het systeem voor elektronisch beheer van het goederenverkeer immers nog meer mogelijkheden krijgen. Het systeem laat nu reeds een informatieuitwisseling over heel het land

toe, evenals een permanente opvolging van de vracht, zowel in binnen- als buitenland. Klanten kunnen hun terminals aansluiten op het systeem. Van achter hun bureau hebben ze dan een overzicht van wat er met hun vracht gebeurt, op elk tijdstip.

In de toekomst zal het systeem gekoppeld worden aan het Docimel-project: dit internationaal project houdt de ontwikkeling in van een elektronische vrachtbrief, die meteen alle nationale en internationale vrachtbrieven zou vervangen en geldig is voor alle soorten transport. Voor klanten die al grotendeels via computer werken een extra voordeel. Boekhouding en facturering per computer zullen de commerciële contacten nog vereenvoudigen en meer tijd vrijmaken voor een betere klantenbegeleiding en op maat gesneden transportprogramma's.

Europees denken

De gelijkschakeling van de spoorweginfrastructuur op Europese schaal is een verzuchting van de spoorwegnetten en de internationale instellingen. Ze lag reeds aan de grondslag van de maatregelen voor het goederennet die voorzien zijn in het tienjarenplan en die vooral de internationale transporten ten goede zullen komen. Goederenverkeer is immers bij uitstek een internationaal gegeven.

Al heel wat jaren vertegenwoordigt het internationaal verkeer meer dan de helft van het vervoerde volume.

Een opwaardering van de goederenlijn Antwerpen - Weert (- Mönchengladbach) in het kader van het tienjarenplan is in deze optiek denkbaar, na een regeringsbeslissing. Maar daartoe moeten twee voorwaarden vervuld zijn. Vooreerst moet de Europese Gemeenschap beslissen de lijn op te nemen in haar basisnetwerk voor het - gecombineerd -goederenverkeer. Daarnaast moet ze de nodige financiële middelen vrijmaken om de inschakeling van deze as in een Europees goederennet mogelijk te maken.



INVESTERINGSTIJD

Tot het jaar 2000 worden in totaal 176,5 miljard geïnvesteerd. Dit bedrag kan op verschillende manieren opgedeeld worden, al naar gelang de manier waarop je de investeringen bekijkt.

Vier criteria

Welk soort investeringen ?

Voor de modernisering van de infrastructuur zelf zijn 103,9 miljard voorzien (58,9 %).

Voor de aankoop van rollend materieel: 62,2 miljard (35,2 %).

Voor de modernisering van de stations: tenminste 6,7 miljard (3,8 %); een ander deel van het investeringsbedrag komt voor in de andere categorieën.

Voor de interne werking van de onderneming: 3,8 miljard (2,1 %).

Jaar na jaar

Zoals in de tabel te zien is, belopen de investeringssommen van 14,8 tot 18,4 miljard per jaar. De hoogste bedragen verschijnen

wanneer de verbeteringen aan het binnenlands net gelijklopen met werken aan de hogesnelheidslijnen, zodat het hogesnelheidsverkeer maximaal ten goede zal komen van het binnenlandse treinverkeer.

Wie betaalt ?

De staat zal een belangrijk deel van de investeringen voor haar rekening nemen: na een kleiner investeringsvolume in 1991 en 1992 worden vanaf 1993 tot 2000 jaarlijks 15 miljard besteed. De NMBS zal uit eigen fondsen 2,4 à 2,8 miljard per jaar investeren. De eerste vijf jaar komt daar nog een klein aandeel bij van andere overheden. Verder worden nog 3 tot 400 miljoen toegekend via selectieve schijven.

Investeringen naar activiteitssector

Zo bekeken gaat er 37 miljard naar het goederenvervoer, 135,7 miljard naar het reizigerstransport en 3,8 miljard naar de interne werking. De indeling is echter niet zo strikt op te vatten, want investeringen in de ene sector zullen ook een positieve weerslag hebben op de andere: capaciteitsverhogingen op goederen- en reizigersnet komen beide vormen van verkeer ten goede; de doorgezette informatisering zal op alle terreinen voelbaar zijn.

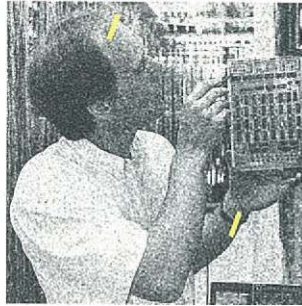
HST niet inbegrepen

De investeringen die het tienjarenplan voorziet (176,5 miljard), staan los van de sommen nodig voor de aanleg van het hogesnelheidsnet. Dat vergt 85,5 miljard, die door de NMBS zelf zullen gefinancierd worden. Som die zowel de infrastructuurwerken (70,7 miljard) als de aankoop van de hogesnelheidsstellen (15,1 miljard) dekt.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Totaal
Infrastructuur											
● capaciteitsverhoging	0,238	0,759	1,589	2,377	2,501	2,195	2,083	1,037	0,895	1,110	14,784
● nieuwe verbindingen	0,200	0,130	1,045	1,130	0,753	0,600	-	0,500	0,500	1,300	7,069
● snelheidsverhoging	0,438	0,403	0,765	1,510	1,855	1,235	0,836	0,660	0,200	0,100	8,002
● reizigersonthaal	1,625	0,921	0,687	0,828	0,519	0,475	0,420	0,420	0,420	0,407	6,722
● elektrificaties	0,636	0,771	0,826	0,278	0,038	0,310	0,405	0,105	-	-	3,369
● modernisering v. d. grote assen	1,908	2,318	1,114	0,781	0,793	0,828	1,850	2,560	2,850	2,954	17,956
● modernisering v. d. secundaire assen	0,793	1,145	0,731	0,309	0,522	0,100	1,000	1,700	1,800	1,955	10,055
● diverse vernieuwingen	3,448	2,847	2,056	1,395	1,258	0,945	1,506	2,015	2,265	2,312	20,047
Goedereninfrastructuur	1,920	2,292	2,809	2,743	2,920	2,750	1,967	1,975	1,662	1,585	22,623
Rollend materieel											
● reizigers	1,164	2,098	4,074	5,038	4,620	6,401	5,322	5,081	5,034	4,118	42,950
● goederen	0,574	1,146	1,592	1,334	1,630	1,299	2,078	1,519	1,866	1,682	14,720
Ateliers, interne werking en diversen	1,805	1,562	1,149	0,723	0,765	0,600	0,400	0,400	0,400	0,400	8,204
TOTAAL	14,749	16,392	18,437	18,446	18,174	17,738	17,867	17,972	17,892	17,923	176,501

Alle bedragen
zijn uitgedrukt
in miljarden frank

Een actieplan

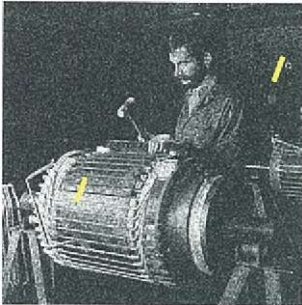


De conventie tussen de staat en de NMBS, ondertekend door de Minister en de Gedelegeerd-bestuurder en goedgekeurd door de Raad van Bestuur, is verschenen in het Belgisch Staatsblad. Het sein is op groen gezet voor het tienjarenplan: het is nu een actieplan. In 1995 komt er een eerste actualisering van het plan en zullen er nieuwe projecten toegevoegd worden voor de periode 2001/2005.

Voor de diverse economische sectoren van het land die zullen meewerken aan de realisatie van het plan, worden de 20 tot 25 jaren die volgen een bijzonder actieve periode. Voor het spoorwegpersoneel evenzeer, wil het op gelijke voet blijven met de veranderingen. Of sneller zijn.



Met de modernisering van het spoorwegnet lonkt een nieuwe, veelbelovende tijd: een spoor-tijd. De komende decennia wordt de trein aantrekkelijker. Geruggesteund door een dynamisch bestuur en een actieve commerciële aanpak, zal hij zijn steentje bijdragen in de opbouw van een samenleving waarin mobiliteit, milieuzorg en leefbaarheid evenwichtig kunnen samengaan.



De spoor-tijd is herbegonnen.

Grafische vormgeving
Filigrane

Vorbereitung Pre-Press
Group De Schutter

Druk NMBS

Verantwoordelijke
uitgever
L. Gilliaux
85 Frankrijkstraat
1070 Brussel

