



IC-IR: MODERN MATERIEEL, VOOR COMFORTABEL REIZEN

Comfort is in de eerste plaats een kwestie van zachtheid. Afwezigheid van storende trillingen en plotse schokken die u tegen de schouder van uw medereiziger werpen. Goed aangepaste zitplaatsen die ruimte laten voor de benen. Gezellige verlichting die niet te helder noch te flauw is. Verzorgde geluidsdemping, aangename temperatuur, frisse lucht... Kortom een heel programma!

En toch is dit een dagelijkse realiteit. Al deze facetten die samen het begrip comfort vormen zitten vervat in het meest recente materieel dat wordt ingezet op de IC- en IR-lijnen die het voornaamste deel uitmaken van de binnenlandse treindienst.

De oranje-grijze vierties zijn pas 5 à 9 jaar in dienst, wat nog «jong» kan genoemd worden wanneer men bedenkt dat het spoorwagematerieel een verwachte levensduur van dertig jaar wordt toegeschreven. Samen met deze stellingen werd het thyristor-stroomonderbrekingsysteem in het leven geroepen (een stroomvoedingssysteem voor elektrische motoren dat energiebesparing weet te paren aan een soepeler rijden), evenals het luchtversingssysteem, de nieuwe vormgeving der zitplaatsen, enz...

De M4-rijtuigen, de eerste generatie van de jaren 80 luidden eveneens een nieuw tijdperk

in, niet alleen op technisch vlak (en dat is het minste wat ervan kan gezegd worden als we bedenken dat de vorige aankoop van 20 jaar terug dateert), maar evenzeer wat betreft het interieur: nieuwe design in eerste klas met originele versiering der kapwanden, leuke tinten in 2de klas, het klassieke grijs en groen werden voorgoed geweerd.

De tweeledige break-motorstellen zijn de nieuwkomers in het NMBS-rijtuigenpark. Ze luiden een radicaal nieuwe conceptie in. Met hun hedendaagse inrichting en design bieden ze de reizigers de nieuwste snufjes op het gebied van het comfort.

Vanaf 1985 vult de NMBS dit modern materieel verder aan met bekende dubbeldekrijtuigen, zoals de SNCF er heeft ingezet om de drukke bezetting tussen Parijs en de randsteden op te vangen. Deze rijtuigen zijn speciaal voor het pendelverkeer ontworpen. Zij zullen een welkome meercapaciteit betekenen voor ons net, dat zowat het drukste verkeer ter wereld kent tijdens de piekuren. Niet minder dan 130 rijtuigen staan op het bestelbriefje en ze worden in tweemaal geleverd.

Maar comfort is niet alleen het resultaat van het modern concept der rijtuigen. Een tweede maar even belangrijk facet die vervat zit in het begrip comfort is de snelheid waarmee wordt

gereisd. In een wereld waarin gestreefd wordt naar de verbetering van de levensstandaard, betekent een tijdswinst in de dagelijkse verplaatsingen enerzijds ook meer vrije tijd. De ontwerpers der nieuwe dienstregelingen hebben alles in het werk gesteld opdat het reizen sneller zou kunnen verlopen. De IC-treinen bereiken een waardebaar gemiddelde van 85 km/u. De IR-treinen die uiteraard veelvuldiger stoppen, halen toch een gemiddelde van 65 km/u. Bovendien werden de overstaptijden in de mate van het mogelijke geoptimaliseerd, met het uiteindelijke doel de trajecten van eind tot eind in de kortst mogelijke tijden af te leggen.

Een paar voorbeelden. Doornik-Antwerpen, een reis die voorheen 130 minuten duurde, wordt sinds 3 juni verwezenlijkt in 105 minuten. En Doornik-Eigenbrakel, vroeger een zaak van 126 minuten, wordt voortaan 29 minuten sneller afgelegd.

De reizigers zullen misschien reeds hebben opgemerkt dat de treinen zich ook iets langer ophouden in de stations. Het kan de indruk wekken dat dit de reis vertraagt. Logisch. En toch is het net andersom. Dit lichte oponthoud heeft als doel een vlottere doorstroming van het verkeer te bewerkstelligen. De densiteit hiervan is zodanig dat het minste incident met een trein zijn weerslag heeft op alle volgende. Daarom is het juist veiliger wat meer speelruimte te geven aan het voorgaande konvooi zodat het over de middelen beschikt om te verhelpen aan alle imponderabilia en toch nog volgens het boekje te rijden. Dit moet dus leiden tot een grotere betrouwbaarheid der dienstregelingen, of meer bepaald tot een beter comfort in het algemeen.

Het is zeker zo dat niet alle reizigers hun reistijd zien verkorten. Misschien profiteerden zij reeds vroeger van een optimale combinatie van hun verplaatsingsmogelijkheden: in dat geval zijn de reistijden nog steeds vergelijkbaar. Voor anderen bestaat de mogelijkheid om de snelheid op te drijven gewoon niet.

De voorgestelde dienst is in elk geval de beste die tot op dit ogenblik kon worden uitgewerkt. De tijd zal ongetwijfeld, wanneer het systeem eens op dreef is, toelaten optimale verbeteringen aan te brengen. De NMBS past zich reeds aan. Zij is reeds gestart met een enquête onder de reizigers en onderzoekt met de grootste aandacht de problemen die haar reeds werden voorgelegd ten einde er de best mogelijke oplossing voor te vinden.

