

Toekomstgericht treinen

Veiligheid, comfort, klantvriendelijkheid en betrouwbaarheid staan voorop in de modernisering van het reizigersmaterieel in het tienjarenplan 1996 - 2005.

De indienstneming van het I11-materieel is reeds gestart en weldra volgen de moderne elektrische motorstellen MS 96.

Ook de modernisering van de bestaande M4-rijtuigen en de aankoop van de comfortabele M6 dubbeldekrijtuigen zullen bijdragen tot een aangenamer manier van reizen.

De verbeteringen hebben betrekking op het comfort van de reizigers, het design van de treinen, de betrouwbaarheid, de verminderde onderhoudskosten (onderhoudsvriendelijkheid) en de exploitatie.

Zowel de regionale lijnen als de grote verbindingen komen aan bod. Het tienjaren-investeringsplan voorziet onder meer ook in de aankoop van tweeledige diesel-motorwagens MW 41 voor de bediening van niet-geëlektrificeerde lijnen.

Zo wordt aan de reizigers materieel aangeboden waar zij, op de drempel van de 21ste eeuw, recht op hebben. Tussen 1996 en 2005 zullen in totaal meer dan duizend nieuwe rijtuigen en bijna duizend gemoderniseerde rijtuigen en motorstellen op de Belgische sporen geplaatst worden. Het grootste gedeelte van het Belgisch reizigersmaterieel zal tegen 2005 gemoderniseerd zijn.

I11-rijtuigen en motorstellen MS 96

In 1992 werd beslist om het globale park van reizigerstreinen te verjongen.

Eind 1992 tekende de NMBS een contract met Bombardier Eurorail voor de levering van 163 I11-rijtuigen en 120 motorstellen (MS 96). De bouw van de motorstellen wordt verzorgd door Bombardier, gelinkt aan Acec Transport, dat nog op diverse andere firma's beroep doet voor specifieke technische uitrustingen.

De eerste I11-rijtuigen werden vanaf het tweede semester van 1995 geleverd en deze levering loopt tot 1998. Voor de ophanging, de aerodynamische vormen, de uitrusting, de techniek en de binneninrichting werd inspiratie gezocht bij de hogesnelheidstreinen. Het gehele ontwerp volgt de nieuwste spoortechnische maatstaven.

De I11's zijn geschikt voor 200 km/uur en zullen o.a. ingezet worden op de relatie Oostende - Eupen via de nieuwe lijn tussen Leuven en Luik-Guillemins.

De drieledige elektrische motorstellen MS 96 zijn herkenbaar aan hun "Deense" neus. De techniek is geïnspireerd op de snelle dieselmotorstellen (IC3) van de Deense spoorwegen. De neus van het motorstel is omgeven door een dikke rubberen band. De centrale stuurpost is uitgerust met een groot raam. Als twee motorstellen gekoppeld worden, worden de rubberen banden tegen elkaar gedrukt en vormen ze zo een waterdichte koppeling. De kopwanden kunnen volledig naar binnen draaien en de stuurtafels verdwijnen in de flanken. Er ontstaat zo een comfortabele doorgang voor reizigers en personeel tussen de gekoppelde motorstellen. De nieuwe motorstellen zijn op dezelfde leest geschoeid als de I11-rijtuigen en hebben hetzelfde hoge comfortniveau. Daardoor wordt de bouw van dit materieel een stuk gemakkelijker en betekent dit ook een rationalisering van het onderhoudswerk achteraf. Net zoals de I11-rijtuigen beschikken ze over een plaats voor een rolstoel en in elke trein is er een aangepast toilet.

De stellen zijn gebouwd voor een snelheid van 160 km/uur en zullen ingezet worden op de belangrijkste IC-relaties. 50 van de 120 motorstellen zijn in staat om zowel onder 3.000 volt gelijkspanning - de voedingspanning van het Belgische net - als onder 25.000 volt wisselspanning te rijden. Die spanning wordt gebruikt in het noorden van Frankrijk, in een deel van het Groothertogdom Luxemburg, op sommige baanvakken in België (zoals Doornik - Rijsel). De eerste motorstellen komen in dienst tussen Bergen en Aulnoye, tussen Bergen en Rijsel en tussen Antwerpen en Rijsel. Wanneer er voldoende geleverd zijn, zullen ze ook op de IC-verbinding Knokke/Blankenberge - Brussel - Maastricht worden ingezet. De levering van de MS 96 loopt tot medio 2000.

Vernieuwde M4-rijtuigen

De M 4-rijtuigen rijden sinds 1978 op ons net en na onderzoek van de reizigersbehoeften en investeringsmogelijkheden werd beslist ze grondig te moderniseren.

Het gaat om 578 rijtuigen. De modernisering loopt vanaf 1996 tot 2005 en bedraagt 1,4 miljard.

De modernisatiewerken worden uitgevoerd in de Centrale Werkplaats Mechelen van de NMBS.

In totaal zullen er ongeveer 2 miljoen werkuren mee gemoed zijn (herziening inbegrepen).

Naast de nodige technische verbeteringen zijn er een aantal modernisering die het reizen nog comfortabeler maken:

- binneninrichting is helemaal nieuw: nieuwe vloerbekleding zowel in eerste als in tweede klas en vernieuwde zetelbekleding met modern design geven aan het rijtuig de gewenste 'new look'; hoofddoeken in 1ste klas;
- nieuwe buitenschildering;
- nieuwe schikking van de bagagerekken in tweede klasafdelingen (langerekken zoals in eerste klas);
- veel comfortabeler verwarming en luchtverversing (het tochtprobleem van de luchtroosters aan de vensters werd opgelost);
- toiletten met hygiënisch gesloten systeem die ook bij stilstand kunnen worden gebruikt;
- luidsprekers op platform zodat ook daar de informatie goed kan worden gehoord;
- meer doorzichtige ruiten in ingangdeuren zodat er een betere zichtbaarheid van perron en station bekomen wordt;
- grotere afvalbakken;
- afschaffing automatisch dichtgaan van deur tussen platform en afdeling in 1ste klas, wat in bepaalde gevallen hinderlijk was;
- verhoging van het aantal plaatsen niet-rokers in 1ste klas.

De verbetering van de betrouwbaarheid van de spanningsomvormer en de mogelijkheid tot energievoorziening vanuit het voorgaand of het volgend rijtuig betekenen ook een meer betrouwbaar reiscomfort. Een defect tijdens de rit brengt niet langer voelbare hinder mee (verwarming en verlichting blijven verzekerd).

Samen met de invoering van de moderne I11-rijtuigen, die sinds januari 1996 rijden, luiden de nieuwe motorstellen MS 96 en de vernieuwde M4's de modernisering in van het grootste gedeelte van het park.

Nieuwe dubbeldekrijtuigen M6

Tegen maart 1996 zal de NMBS ook klaar zijn met het lastenboek voor een vloot van ongeveer 340 dubbeldekrijtuigen (M6) ter vervanging van de 613 M2-rijtuigen die dateren van 1959-1960.

De dubbeldekkers zijn bestemd voor snelle plekuurtreinen over langere afstanden naar en van Brussel ter ondersteuning van de InterCity's en worden geleverd tussen 1999 en 2003.

De bestaande dubbeldekkers (type M5) verhuizen naar de kortere trajecten.

Belangrijkste kenmerken van de toekomstige M6-rijtuigen:

- meer ruimte (breder vrije ruimteprofiel) in het bovenste gedeelte; stahoogte op 2 m op beide dekken wat een aanzienlijke verbetering betekent t.o.v. de bestaande dubbeldekrijtuigen;
- 134 individuele zitjes in tweede en 118 in eerste klas, voor beide klassen een 2+2 vis-à-vis-opstelling;
- klimaatregeling;
- gesloten wc-systeem;
- vlotte opstap voor alle perronhoogtes;
- toegangsdeuren tussen de platformen en de compartimenten (vermijden van tocht);
- bagageruimte tussen en boven de zetels zowel in bovenste als onderste gedeelte; bagageruimte aan de ingang van de bovenverdieping; bagage- en kledijrekken langs de wanden;
- geschikt voor 160 km/u.

Nieuwe dieselmotorwagens MW 41

De NMBS bereidt nu de aankoop voor van 80 nieuwe dieselmotorwagens (Type 41). Vanaf 1998-1999 tot 2002 wordt de levering voorzien van deze motorstellen die 120 km/uur zullen kunnen rijden. Door de indienstneming van dit materieel kan de exploitatie van niet-geëlektrificeerde lijnen op een moderne manier gebeuren. Ze zullen op deze lijnen de oude dieselmotorstellen en de M2-rijtuigen vervangen.

De inzet is voorzien op volgende verbindingen:

Antwerpen - Neerpelt,

Eeklo - Gent,

Geraardsbergen - Gent - Oudenaarde - Ronse,

Hasselt - Mol,

Aalst - Burst,

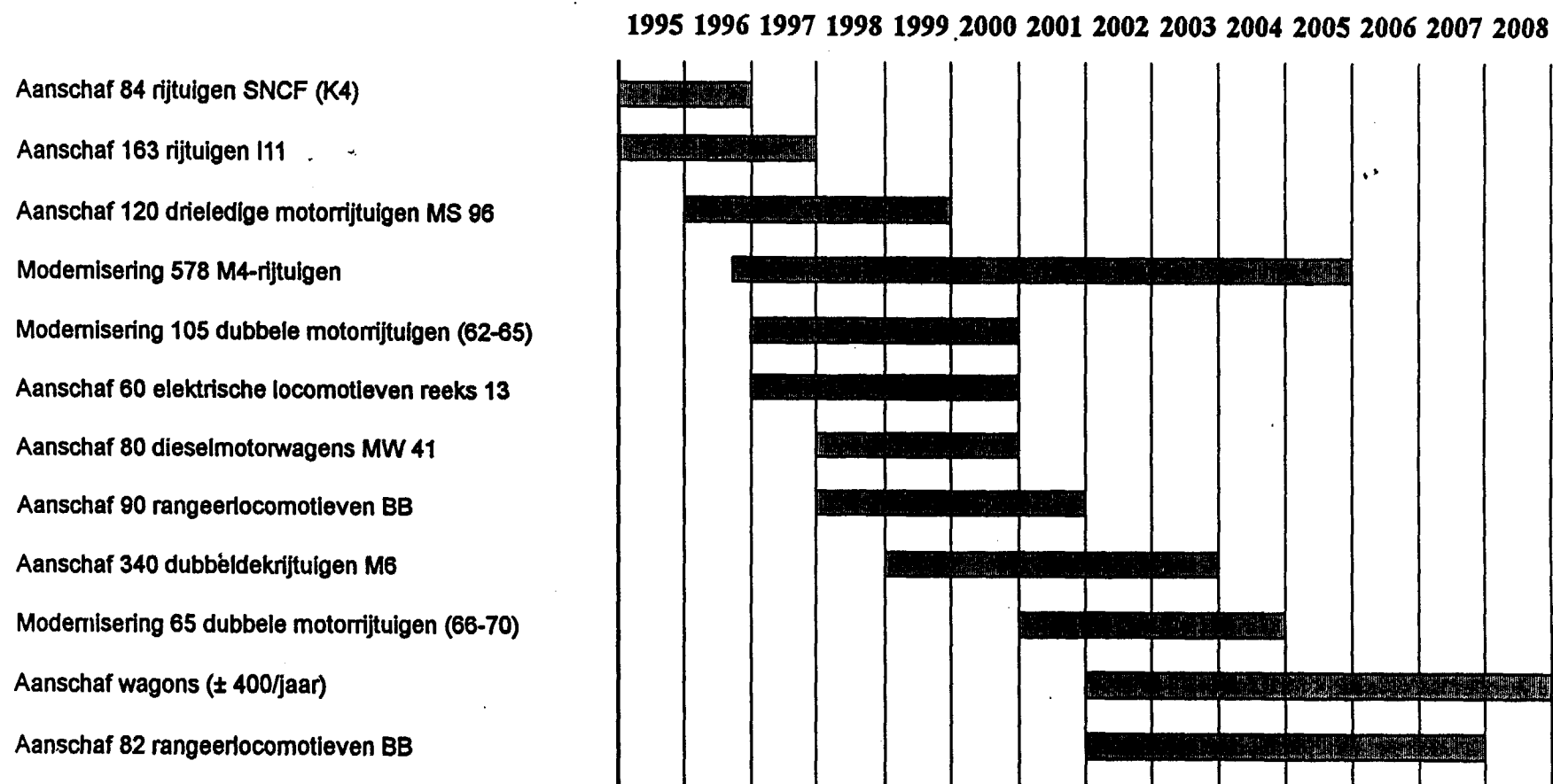
Charleroi - Couvin

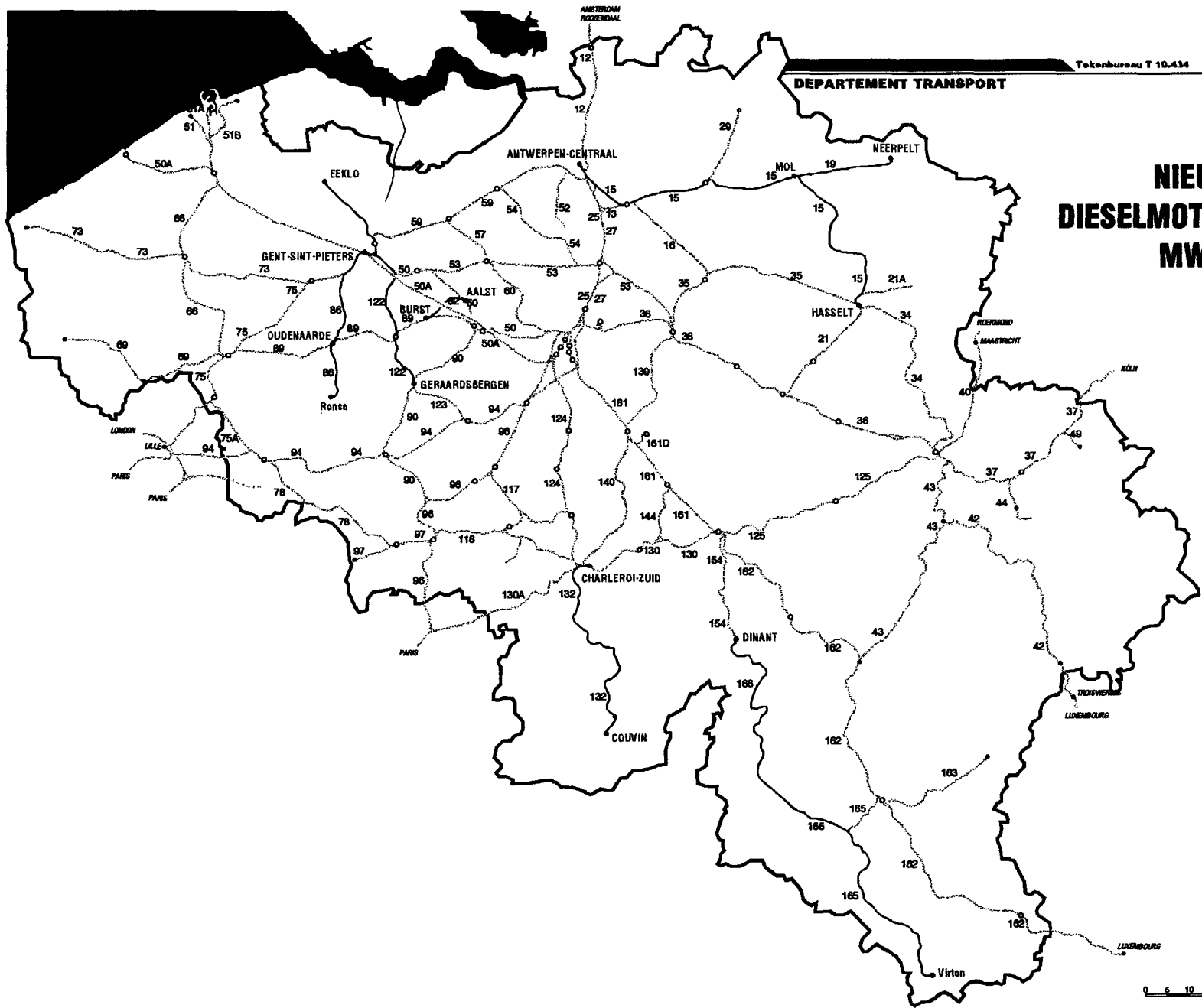
en Dinant - Virton.

Enkele kenmerken:

- twee gekoppelde rijtuigen met stuurpost aan beide uiteinden;
- 150 zitplaatsen waarvan 16 eerste en 134 tweede klas met voor beide een 2+2 vis-à-vis-opstelling;
- verwarming met gepulseerde lucht;
- 1 multifunctioneel platform (bagage, fietsen);
- gesloten wc-systeem;
- integrale automatische koppeling;
- er kunnen tot vier motorstellen worden gekoppeld, zodat een trein met acht rijtuigen wordt gevormd.

Investerings rollend materieel





NIEUWE DIESELMOTORSTELLEN MW 41

