

1991-2000 HET TIENJAREN- INVESTERINGSPLAN VAN DE NMBS

L. GILLIEAUX





Bij de NMBS zal tijdens de periode 1991 - 2000 176,5 miljard frank worden geïnvesteerd om het hele net te moderniseren, de produktiviteit te verhogen en de klanten beter te ontvangen. In dit artikel zullen we proberen uit te leggen waarvoor dit hoge bedrag moet dienen en wat de concrete doelstellingen van het plan zijn.



Er werd een tienjareninvesteringsplan vastgelegd waarin de principes van STAR 21 in overeenstemming werden gebracht met de prioriteiten die de verschillende overheden hadden gesteld.

HET NMBS-PLAN STAR 21

De NMBS heeft haar STAR 21-plan voorgesteld in de herfst van 1989. Daarin werd aangetoond dat de spoorwegen een belangrijke rol kunnen spelen om de mobiliteitsproblemen in de jaren 1990-2020 te helpen oplossen en stond opgesomd welke middelen onze Maatschappij nodig zou hebben om die opdracht te vervullen.

Onze samenleving kampt met een enorm mobiliteitsprobleem: hoe de permanente groei in goede banen leiden zonder het milieu nog meer te belasten. De NMBS heeft daarop ingehaakt met enkele belangrijke troeven: de spoorweg neemt weinig ruimte in, is zuinig met energie, veroorzaakt weinig vervuiling en is superveilig. Zo bezien lijkt de spoorweg dus een uiterst interessant en voordelig instrument te zijn om de verontrustende toename van de mobiliteit in ons land en in de rest van Europa op te vangen.

Uitgaande van die vaststelling beschrijft het plan wat de NMBS moet doen, wil ze werkelijk een grotere rol in ons maatschappelijk leven vervullen. Talrijke afdelingen van de onderneming zullen worden aangepast: infrastructuur (sporen, bovenleidingen en seininrichting, stationsinstallaties, gebouwen, kunstwerken), tractie- en getrokken materieel, verkeersorganisatie, onthaal en dienstverlening aan de reizigers.

Wat het reizigersverkeer betreft, ligt de klemtoon op drie hoofddoelen:

- de verbetering van het materieel en van de lijnen om het comfort en de snelheid over lange afstanden te verhogen;
- meer treinen over korte afstanden door een uitbreiding van het park;
- een verbeterde ontvangst en begeleiding van de reizigers in het station en tijdens de hele reis.

In de goederensector blijft het spoor het ideale transportmiddel voor massagoed, maar het plan stelt ook een capaciteitsuitbreiding in het vooruitzicht om minder omvangrijke goederen over

langere afstanden te kunnen vervoeren. Die markt heeft toekomst en zal internationaal worden. In de drie sectoronderdelen (wagenladingen, gecombineerd vervoer en stukgoed) zal STAR 21 een nieuwe organisatie opzetten en streven naar een grotere omzet en een betere dienstverlening. Behalve een capaciteitsuitbreiding, stelt het plan ook voor om speciale reizen te kiezen om zowel in het reizigers- als in het goederenverkeer een grotere regelmaat te brengen.

INVESTERINGEN

STAR 21 werd nauwgezet onderzocht door de verschillende verantwoordelijke overheden. Het werd ook voor advies voorgelegd aan de gewestregeringen. Die bepalen namelijk mee het mobiliteitsbeleid aangezien ze bevoegd zijn voor wegen, waterwegen, havens, stads- en streekvervoer.

Dit plan werd samen met het al vroeger ingediende HST-dossier onderzocht. Zo kon dit internationale project worden ingepast in een algemene verbetering van de volledige spoorwegbediening in ons land, met de bedoeling om ook het binnenverkeer er zoveel mogelijk van te laten profiteren.

Na afloop van die onderzoeken werd in de zomer van 1991 een reeks beslissingen genomen zowel voor het HST-project (zie Het Spoor van maart 1992) als voor de verbetering van het binnenlandse spoorweginet.

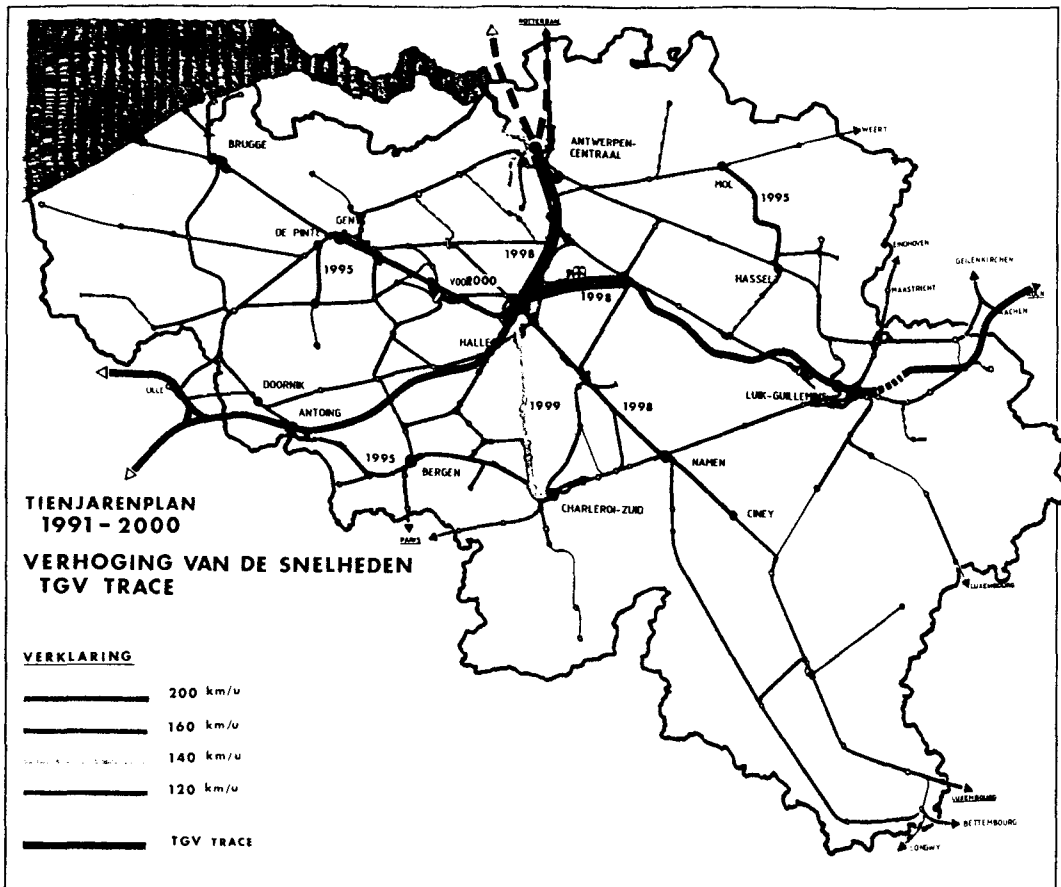
Er werd een tienjareninvesteringsplan vastgelegd waarin de principes van STAR 21 in overeenstemming werden gebracht met de prioriteiten die de verschillende overheden hadden gesteld.

EEN TIENJARENPLAN VAN 176,5 MILJARD

Van dit totaal gaat (in jaarlijkse bedragen van 14,8 tot 18,5 miljard):

- 110,6 miljard naar infrastructuur; daarvan is 6,7 miljard bestemd voor de modernisering van de stations (dat bedrag kan worden opgetrokken tot 7,7 miljard);
- 62,1 miljard naar rollend materieel;
- 3,8 miljard naar de algemene organisatie van de NMBS.

Gelijktijdig met de uitvoering van dit plan moet de NMBS het HST-project bekostigen voor een bedrag van 85,8 miljard frank (70,7 miljard voor de infrastructuur en 15,1 miljard voor de aankoop van de hogesnelheidsstellen).



Om de kwaliteit en de veiligheid van het bestaande net in stand te houden en te verhogen is men van plan spoorwegknooppunten, verschillende hoofdlijnen en kunstwerken te moderniseren en overwegen op te heffen of veiliger te maken.

SEWAN

DE ZEVEN GROTE DOELSTELLINGEN VAN HET TIENJARENPLAN

INSTANDHOUDING EN MODERNISERING VAN HET NET

Om de kwaliteit en de veiligheid van het bestaande net in stand te houden en te verhogen is men van plan spoorwegknooppunten, verschillende hoofdlijnen en kunstwerken te moderniseren en overwegen op te heffen of veiliger te maken.

Gepland zijn :

- vernieuwingen of modernisering van vaste installaties, technische gebouwen, onderdoorgangen enz.;
- vernieuwingen of verbeteringen van sporen of hun beddingen;
- modernisering en concentratie van seinhuizen;
- modernisering van het telecommunicatienet;
- de bouw of de modernisering van tractieonderstations of sectioneerposten;
- modernisering of vernieuwingen van bovenleidingen.

ELEKTRIFICATIE, CAPACITEITSVERHOOGING, NIEUWE LIJNEN EN SNELHEIDSVERHOOGINGEN

ELEKTRIFICATIE

De volgende lijnen zullen onder draad worden gebracht :

- lijn 73 : Deinze - Adinkerke - De Panne (voltooiing in 1994);
- lijn 165-166 : Dinant - Bertrix - Athus (1998). Die elektrificatie (onder 25 000 volt wisselstroom) zal gepaard gaan met de modernisering van de infrastructuur om van de lijn een belangrijke as te maken voor het goederentransport tussen de Belgische havens en het Groothertogdom Luxemburg, Oost-Frankrijk, Zwitserland en zelfs Noord-Italië;
- lijn 15 : Herentals - Mol - Neerpelt (1998);
- het baanvak Montzen - Duitse grens van lijn 24 (dat Wezet met de grens verbindt) waarop het goederenverkeer tussen België en Duitsland verloopt. Die elektrificatie is gepland tegen 1994;
- het baanvak Boom - Puurs van lijn 52 (1994), nadat Openbare Werken van het Vlaamse Gewest de brug over het zeekanaal in Boom zal hebben afgewerkt;
- lijn 97 : Saint-Ghislain - Quiévrain (1993);
- lijn 43 : Angleur - Marloie (1993);
- het baanvak Doornik - Rijsel van lijn 94 (1993) in samenhang met het HST-project;
- lijn 42 : Rivage - Gouvy, ook onder

25 000 volt wisselstroom, onder voorbehoud van een bijzondere financiering met subsidies van de Europese Gemeenschap en het Groothertogdom Luxemburg;

- de lijn Hasselt - Maasmechelen, op voorwaarde dat het geplande educatieve en recreatieve centrum ERC er komt.

CAPACITEITSVERHOOGING

De capaciteit zal worden verhoogd om de treinen regelmatig te laten rijden en de te verwachten verkeerstoename op te vangen.

Gepland zijn :

- een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge (1996);
- een derde en een vierde spoor tussen Gent en Brugge (gedeeltelijk tegen het jaar 2000);
- een derde en een vierde spoor tussen Brussel-Schuman en Watermaal (1996);
- een derde spoor tussen Watermaal en Ottignies (vanaf 1996).

Bovendien zal er dankzij de verwezenlijking van het HST-project ook een capaciteitsuitbreiding mogelijk zijn op de assen Lembeek - Brussel (waarvan de klassieke spoorlijnen Binche - La Louvière - Brussel - Saint-Ghislain - Bergen - Brussel en Moeskroen - Doornik - Brussel zullen profiteren), Leuven - Brussel (met een gunstig effect op de verbindingen van en naar Luik en Limburg) alsook Antwerpen - Brussel.

NIEUWE VERBINDINGEN

Door de aanleg van bepaalde overgangsbogen komen nieuwe verbindingen tot stand, waarbij verandering van stuurpost of aansluitingen tussen verschillende treinen niet langer nodig zijn en er aanzienlijke tijdswinst wordt geboekt.

Het betreft :

- een overgangsboog tussen de lijnen 36 (Brussel - Luik) en 35 (Leuven - Aarschot - Hasselt) waardoor tussen de streek van Hasselt - Diest - Aarschot en Brussel rechtstreeks verkeer mogelijk is in de piekuren;
- een verbindingsboog te Antoing tussen lijn 78 (Bergen - Doornik) en de nieuwe HST-lijn Lembeek - Franse grens waardoor rechtstreekse HST-verbindingen mogelijk worden tussen Namen - Charleroi - Bergen en Parijs;
- een bijkomende verbindingsboog tussen de lijnen 36 en 21 in Landen, wat tijdswinst oplevert voor de verschillende lijnen die door dit station lopen;
- technische maatregelen in de spoorwegtunnel onder Antwerpen - gepland in het HST-project - om in de

toekomst een ondergrondse verbinding met de linkeroever van de Schelde tot stand te brengen;

- meer afgestemd op het goederenverkeer : een overgangsboog tussen de lijnen 147 (Fleurus - Tamines) en 130 (Charleroi - Namen), tussen Tamines en Auvélais, zodat de goederentreinen rechtstreeks kunnen overgaan van de ene op de andere lijn zonder kop te maken in het station Tamines.

SNELHEIDSVERHOOGINGEN

De volgende verhogingen zijn gepland :

- Brussel - Namen : van 130 naar 160 km/u. (1998);
- Namen - Ciney : van 130 naar 160 km/u. (1996);
- Brussel - Charleroi : van 120 naar 140 km/u. (1999);
- Brussel - Brugge : 200 km/u. (waarvan Brussel - Gent vóór het jaar 2000);
- Schaarbeek - Leuven : 200 km/u., in samenhang met het HST-project;
- Brussel - Antwerpen : 160 km/u., ook in het kader van het HST-project;
- Mol - Hasselt : van 90 naar 120 km/u. (1995);
- De Pinte - Oudenaarde : van 80 naar 120 km/u. (1995);

Bovendien zal de snelheid bij het in- en uitrijden van bepaalde stations, o.a. in Bergen en Saint-Ghislain, verhoogd worden. Enkele plaatselijke zones met lage snelheid zullen geschrapt worden. Verder zal worden onderzocht hoe het treinverkeer in het spoorwegknooppunt Namen kan worden verbeterd.

HST-ONTWERP EN AANPASSING VAN HET BINNENLANDSE NET

Zoals boven al is aangestipt, werd ook nagegaan hoe het hogesnelheidsproject in het bestaande net kon worden geïntegreerd om er voor het binnenlands verkeer zoveel mogelijk voordelen uit te halen. In dit opzicht zullen de volgende werken van het HST-project ook het binnenlandse spoorverkeer tot nut zijn :

- aanleg van een 4e spoor op het lijnvak Lembeek - Halle - Brussel (in plaats van 3 tussen Halle en Brussel);
- aanleg van een derde en vierde spoor (berijdbaar tegen 200 km/u.) tussen Schaarbeek en Leuven;
- herelektrificatie en modernisering van lijn 25 (Schaarbeek - Berchem) en verhoging van de snelheid tot 160 km/u.;
- aanleg van een ondergrondse Noord-Zuidverbinding in Antwerpen;
- aanleg van een verbindingsboog in Antoing, tussen de nieuwe HST-lijn en lijn 78;

Door de aanleg van bepaalde overgangsbogen komen nieuwe verbindingen tot stand, waarbij verandering van stuurpost of aansluitingen tussen verschillende treinen niet langer nodig zijn en er aanzienlijke tijdswinst wordt geboekt.



NAARS

elektrificatie van de lijn Doornik - Rijsel en snelheidsverhoging van 40 tot 90 km/u. aan de vertakking Froyennes, waar de lijnen naar Moeskroen (75A) en Rijsel (94) zich afsplitsen.

VERBETERING VAN DE BEDIENING VAN BRUSSEL

De problemen met het wegverkeer in en rond Brussel worden alsmear groter, vooral tijdens de spitsuren. Daarom vragen heel wat burgers en politici een aanzienlijke verbetering van de spoorverbindingen naar de hoofdstad. Om aan deze eisen tegemoet te komen zal in het bijzonder lijn 26 (Halle - Etterbeek - Vilvoorde) worden bestudeerd en zullen proeven met een verhoogd verkeersaanbod in stad en voorstad worden uitgevoerd. Deze studie zal worden uitgebreid tot de lijnen 161 (Ottignies - Brussel), 124 (Nijvel - Brussel), 96 ('s-Gravenbrakel - Brussel), 123 (Geraardsbergen - Brussel), 50 (Aalst - Brussel), 60 (Dendermonde - Brussel), 25 (Mechelen - Brussel) en 36 (Leuven - Brussel).

Om het probleem van de verkeersopstoppingen in het oosten van

de hoofdstad en in de Europawijk te helpen oplossen, is er bovendien een ondergrondse verbinding gepland tussen Brussel-Schuman en Schaarbeek, (Josaphatwijk).

AANKOOP VAN ROLLEND MATERIEEL

Om het comfort voor de reizigers te verbeteren en het gebruikte materieel beter te laten renderen, heeft de Maatschappij tot het jaar 2000 de volgende maatregelen uitgewerkt :

- inzetten van de 140 bestelde tussenrijtuigen voor de Breakmotorstellen;
- inzetten van 17 tweeledige motorstellen reeks 900 voor plaatselijke verbindingen;
- aankoop van nieuw materieel ter vervanging van de vóór 1960 in gebruik genomen motorstellen en rijtuigen en om aan de stijgende vraag het hoofd te kunnen bieden; verbetering van het comfort van het bestaande IC-materieel;
- aankoop van nieuw materieel (locomotieven en rijtuigen) voor snelheden tot 200 km/u. op de verbinding Verviers - Luik - Brussel - Gent - Brugge - Oostende;
- aankoop van nieuwe locomotieven en wagens voor de goederendienst.

De problemen met het wegverkeer in en rond Brussel worden alsmear groter, vooral tijdens de spitsuren.

VERBETERING VAN DE ONTHAALINFRASTRUCTUUR IN DE STATIONS

In de stations heeft de eerste ontmoeting van de reiziger met de spoorweg plaats. Het is dus belangrijk dat hij goed ontvangen wordt en zijn reis in de beste omstandigheden kan aanvatten.

Daarom is een ruim programma voor de modernisering en zelfs de wederopbouw van enkele stations uitgewerkt. De stations werden in vier categorieën (A, B, C en D) ingedeeld. Naargelang van hun belang, zal in diverse aspecten van het reizigersonthaal worden geïnvesteerd : toegang tot het station, informatie, verkoop, wachtkamers, handelszaken en diensten, toegang tot de treinen en wachten op de perrons, aankomst in het bestemmingsstation, uitgang enz. Bijzondere aandacht zal gaan naar de zindelijkheid van de stations en naar de toegangsmogelijkheden. Het overleg met de plaatselijke overheid zal worden versterkt om de stationswijk zo veel mogelijk te commercialiseren en de toegangswegen te verbeteren voor gemeenschappelijk vervoer, voetgangers, fietsers en auto's. Tegen deze achtergrond zullen de bekroonde ontwerpen van de door de Koning Boudewijnstichting georganiseerde wedstrijd «De weg naar het station» actief en in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten worden behandeld. Ze zullen als model kunnen dienen voor andere gemeenten die van plan zijn de stationsomgeving te revaloriseren en de toegang tot het station te verbeteren.

Opdat de spoorweg een belangrijke rol zou kunnen spelen in de verwachte forse groei van het internationale goederenvervoer, moet de kwaliteit van het spoorwegaanbod voortdurend worden verbeterd

VERBETERING VAN DE GROTE VERKEERSASSEN VOOR HET GOEDERENVERVOER EN VAN DE INSTALLATIES

Opdat de spoorweg een belangrijke rol zou kunnen spelen in de verwachte forse groei van het internationale goederenvervoer, moet de kwaliteit van het spoorwegaanbod voortdurend worden verbeterd, vooral wat de vervoercapaciteit, de vervoertijd en de betrouwbaarheid betreft. Om die doelstellingen te bereiken, werden diverse maatregelen genomen.

GOED UITGERUSTE HOOFDLIJNEN

Er werd een basisnet uitgetekend van efficiënte verbindingen tussen de havens, de industriebekkens in het binnenland en de voornaamste grenspunten die in overleg met onze burens uitgerust werden. Er werd naar gestreefd om de reizigerslijnen zoveel mogelijk te

vermijden. Het net bestaat uit de volgende verkeersassen :

- Zeebrugge - Gent - Mechelen - Leuven - Aarschot - Hasselt - Wezet - Montzen;
- Antwerpen - Lier - Aarschot - Hasselt - Wezet - Montzen;
- Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Ottignies - Fleurus - Auvelais - Namen - Dinant - Bertrix - Virton - Athus/Bertrix - Libramont - Stockem;
- Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Fleurus - Charleroi - Erquelinnes;
- Erquelinnes - Charleroi - Namen - Luik - Wezet - Montzen.

De lijnen van deze assen worden geleidelijk geschikt gemaakt voor het verkeer van goederentreinen met een maximumlast van 22,5 ton per as en een snelheid van 120 km/u. Om die normen te halen, zullen de spoorbedding en - uitrusting op diverse plaatsen versterkt moeten worden en zijn er aanpassingswerken aan kunstwerken nodig : versterking of verplaatsing van brugdekken enz. Bovendien zal op bepaalde lijnvakken zoals Zeebrugge - Brugge - Gent, Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven en Fleurus - Auvelais - Ronet (Namen) de bestaande capaciteit worden verhoogd om aan de verwachte verkeersgroei het hoofd te bieden.

PRODUKTIEVE EINDINSTALLATIES

Om aan de noden van de klanten te voldoen, volstaat het niet om de goederen, liefst zo snel mogelijk, tussen twee punten te vervoeren. Ze moeten ook efficiënt en snel worden behandeld in de vertrek-, doorvoer- en aankomststations.

Daarom zal de Maatschappij haar goedereninstallaties in de belangrijkste verkeerszones verder moderniseren:

- De installaties in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent;
- De lijnen van de industriebekkens van Luik, Charleroi en La Louvière;
- De terminals voor gecombineerd vervoer;
- De vormingsstations met, onder andere, de verdere modernisering van Antwerpen-Noord.

MODERNE EN AANGEPASTE WAGENS

Tegelijk met deze diverse infrastructuurwerken zet de NMBS de modernisering voort van haar goederenmaterieel, om het volledig geschikt te maken voor verkeer tegen 120 km/u. en 22,5 ton per as. Zo zal onder meer de omloop van de wagens en de verhouding nuttige last/tarra verbeteren, waardoor de verkeersaanwinst



NMBS

opgevangen en de aankoop van nieuw materieel tot een minimum beperkt kan worden. Die aankopen zullen toegespitst worden op de groeisectoren. Er zullen dus vooral platte wagens voor het gecombineerd vervoer worden aangeschaft.

UITVOERING EN EVOLUTIE VAN HET TIENJARENPLAN

Het door de regering goedgekeurde tienjarenplan is opgenomen in een overeenkomst tussen de Staat en de NMBS over de diverse investeringen en de overeenstemmende financiële verbintenissen.

De eerste 5 jaar van het plan zullen geïntegreerd worden in het beheerscontract dat de Staat en de NMBS zullen sluiten overeenkomstig de wet van 27 maart 1991 op de hervorming van de overheidsbedrijven (zie Het Spoor van januari en februari 1992).

In 1995 wordt dan een nieuw tienjaren investeringsplan 1996-2005 opgesteld. Het zal een aangepaste versie van het tweede deel van het plan 1991-2000 omvatten, gebaseerd op een onderzoek naar de veranderde behoeften.

Na een periode van beperkingen op spoorweginvesteringen komt dit erg belangrijke plan op een ogenblik dat men opnieuw de mogelijkheden van het spoor ontdekt om het mobiliteitsvraagstuk te helpen oplossen.

Door gebruik te maken van de middelen uit dit tienjarenplan, kan de NMBS zich nu efficiënt wapenen om de toenemende vraag naar personen- en goederenvervoer op te vangen. Dankzij deze modernisering, waaraan het gezamenlijke spoorwegpersoneel meewerkt, zal de spoorweg zijn eersterangsrol in het vervoer kunnen bevestigen en vergroten en zal de trein zijn imago kunnen versterken van modern en efficiënt vervoermiddel dat het milieu ontziet en het maatschappelijk welzijn bevordert. □

Het door de regering goedgekeurde tienjarenplan is opgenomen in een overeenkomst tussen de Staat en de NMBS over de diverse investeringen en de overeenstemmende financiële verbintenissen.