



NIEUW MATERIEEL

L. GILLEAUX

Het nieuwe HST-materieel staat in de belangstelling. We denken dan aan de EUROSTAR-stellen die op de verbindingen Brussel - Londen en Parijs - Londen zullen rijden en die nu hun eerste testritten maken. Er is ook de PBKA, de continentale HST, die de dienst Parijs - Brussel - Keulen/Amsterdam zal onderhouden. Maar ook bij de klassieke treinen zal het materieel worden vernieuwd. Afgezien van de aan de gang zijnde verbouwing van de Breaks reeks 300 tot drieledige motorstellen door toevoeging van een tussenrijtuig, werden in december 1992 ook nieuwe rijtuigen en motorstellen besteld, in totaal voor ongeveer 30 miljard. Bovendien wordt er ook een bestelling van nieuwe locomotieven voorbereid die samen met de Luxemburgse spoorwegen zullen worden aangekocht. Laten we nu een beetje dieper ingaan op deze nieuwigheden die ons zullen moeten wapenen tegen de voorziene wijzigingen in het treinaanbod en tegen de verwachte toename van het aantal reizigers in de loop van de komende jaren, reizigers die op meer comfort zullen mogen rekenen.

WAAROM NIEUW MATERIEEL BESTELLEN?

ORGANISATIE VAN HET VERVOER IN EEN NIEUWE CONTEXT

Door de indienststelling van de verschillende HST-verbindingen moet de dienstregeling aanzienlijk worden aangepast voor een vlotte aansluiting met de andere treinen van het net, maar ook om ze beter af te stemmen op de klokvaste dienstregelingen van de Duitse en Nederlandse spoorwegen. Daarom bestuderen onze diensten nu een aanpassing van het huidige IC/IR-plan. Die aanpassing moet ons een stap dichterbij de doelstellingen die in het plan STAR 21 zijn aangekondigd en in het tienjareninvesteringsplan 1991-2000 nader zijn uitgewerkt.

Nadat het reizigersverkeer tot in het midden van de jaren 80 stagneerde en zelfs afnam, zien we dat het nu weer regelmatig groeit. Zo is het t.o.v. 1990 nog toegenomen met iets meer dan 3 %.

Tegen het jaar 2010 verwachten we een aangroei van het spoorwegverkeer met nagenoeg 45 % in vergelijking met nu en daarvoor moet het jaarlijks met niet meer dan 2 % toenemen!

Het is aan de NMBS om zich op die ontwikkeling voor te bereiden door haar vervoersaanbod aan te passen en uit te breiden.

GEVOLGEN VOOR HET REIZIGERSMATERIEEL

De verschillende aspecten van die studie voor de aanpassing van het reizigersvervoerplan, de verwachte aangroei van het verkeer en het verlangen van de klant naar meer comfort, maakten bovendien een onderzoek noodzakelijk over de uitbreiding van het reizigersmaterieel om de geplande verkeersoogmerken te kunnen verwezenlijken. Dit onderzoek heeft uitgewezen welk materieel nodig is en moet worden aangekocht.

NIEUW

KWALITEITSMATERIEEL MEER COMFORT GEWENST

Het comfort in de hogesnelheidstreinen, zowel in de EUROSTAR als in de PBKA beantwoordt aan internationale standaarden die rekening houden met de behoeften van de reizigers en het specifieke karakter van het internationale hogesnelheidsverkeer. Die treinen zullen op bepaalde binnenlandse lijnen

(Brussel - Luik en Brussel - Antwerpen) alleen buiten de piekuren en afhankelijk van de beschikbare capaciteit kunnen worden genomen.

Dat neemt niet weg dat de graad van comfort op de hogesnelheidslijnen een vergelijkingspunt zal zijn voor het binnenlands verkeer, meer bepaald voor de IC-verbindingen. Die vergelijking is trouwens een must omdat heel wat IC's als voor- of naverkeer zullen aansluiten op de hogesnelheidsverbindingen. Een van de doelstellingen van het bestudeerde vervoerplan is immers te zorgen voor optimale overstapmogelijkheden tussen de HST's en de binnenlandse treinen. Het merendeel van onze klanten maakt trouwens regelmatig gebruik van andere transportmiddelen (auto, touring car, vliegtuig enz.) waarvoor de comfortnormen de laatste jaren ook sterk zijn geëvolueerd.

Al die factoren hebben onze onderneming ertoe aangezet om het comfort in de treinen aanzienlijk te verbeteren, meer bepaald in de treinen op de Intercityverbindingen, en om voor het nieuw te bouwen materieel bepaalde technische keuzen opnieuw te onderzoeken.

BIJZONDERHEDEN VAN HET NIEUW MATERIEEL COMFORT

De keuze A/iel op een opstelling 2 + 1 individuele zitplaatsen in 1e klas (nu 2 + 2) en 2 + 2 in 2e klas (nu 2 + 3 op banken). Het was een moeilijke keuze, omdat meer comfort betekende dat er minder zitplaatsen zouden zijn. Dat verlies is niet zo groot op de verbouwde breaks omdat daar de totale capaciteit verhoogt, maar over het geheel genomen zal het nieuwe reizigerspark toch over merkbaar minder zitplaatsen beschikken.

Het probleem kan worden opgelost door meer treinen te laten rijden, maar die oplossing kan niet systematisch worden toegepast. Denken we maar aan de belangrijkste verplaatsingspatronen van de reizigers, waarbij een groot aantal treinen door de Brusselse Noord-Zuidverbinding gaat. Die zal ook het toekomstige HST-verkeer van Parijs naar Duitsland en Nederland moeten verwerken.

Het is ongetwijfeld mogelijk om de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding te vergroten - daarvoor zijn trouwens de investeringen voorzien - maar die mogelijkheid is beperkt. Er moet dus ook aan andere oplossingen worden gedacht, bijv. aan een uitbreiding van het aantal dubbeldekkers.

Nadat het reizigersverkeer tot in het midden van de jaren 80 stagneerde en zelfs afnam, zien we dat het nu weer regelmatig groeit.

Dankzij de klimaatregeling en een goede geluidsisolatie zal het in het nieuwe materieel aangenaam reizen zijn.

In het moderne interieur zal de reiziger zich behaaglijk voelen door o.a. de aangename en gemakkelijk schoon te houden bekleding.



Dankzij de klimaatregeling en een goede geluidsisolatie zal het in het nieuwe materieel aangenaam reizen zijn. De stoelen zullen voorzien zijn van een klaptafeltje en op de IC-treinen worden in de eerste klas leeslampjes aangebracht. In een deel van de eerste klasrijtuigen is plaats ingeruimd voor rolstoelgebruikers. Het rijcomfort zal verhogen door het gebruik van moderne draaistellen met een geperfectioneerde ophanging.

DESIGN EN INFORMATIE

In het moderne interieur zal de reiziger zich behaaglijk voelen door o.a. de aangename en gemakkelijk schoon te houden bekleding.

De reizigers zullen beter geïnformeerd kunnen worden dankzij:

- een algemene omroepinstallatie voor allerlei informatie;
- elektronische borden met informatie over de reisweg en de halten, eventuele

storingen enz. De borden binnenin zullen gedetailleerde informatie geven terwijl de buitenborden zich tot de hoofdzaken zullen beperken.

Bovendien zal het nieuwe materieel met een openbare telefoon worden uitgerust.

TECHNISCH ONDERHOUD

Om de uitrusting te controleren zullen aan boord van de rijtuigen diagnose-apparaten worden geïnstalleerd. Ze zullen het gedrag van het materieel in bedrijf beter kunnen volgen om aldus de oorzaak van mankementen gemakkelijker op het spoor te komen. Op die manier winnen het technisch onderhoud en de herstellingen aan efficiëntie en wordt het materieel minder lang opgehouden. De onderhoudskosten zullen lager uitvallen dankzij het gebruik van beproefd materiaal, een betere toegankelijkheid van de onderdelen en de gemakkelijke verwisselbaarheid van de uitrusting.

SNELHEID

Om te voldoen aan bepaalde snelheidsverhogingen voorzien in het tienjareninvesteringsplan, zullen de nieuwe rijkstrijtuigen voor de IC-verbinding Oostende - Eupen ontworpen worden voor een snelheid van 200 km/u. Het moet ook mogelijk zijn dit materieel in het internationale reizigersverkeer te gebruiken op trajecten waar 200 km/u wordt gereden o.a. op de HS-lijn tussen Leuven en Voroux/Luik. Op alle andere binnenlandse verbindingen is een maximumsnelheid van 160 km/u gepland.

MATERIEELKEUZE RIJSTUIGEN OF MOTORSTELLEN?

Heel wat spoorwegen rijden hun binnenlandse trajecten op middellange of lange afstand met getrokken treinstellen. Onze maatschappij geeft ondanks hun hogere kostprijs de voorkeur aan motorstellen omdat die interessanter zijn voor korte afstanden en ook handiger als de samenstelling van de trein onderweg regelmatig moet worden veranderd. Het komt bij ons immers vrij vaak voor dat de trein in bepaalde stations wordt gesplitst om verschillende eindbestemmingen te bedienen, dat hij op bepaalde lijnvlakken moet worden versterkt enz. Getrokken treinstellen zijn echter geenszins uitzonderlijk, vandaar dat er zowel rijkstrijtuigen als motorstellen moeten worden besteld.

NIEUWE RIJSTUIGEN

Er komen rijkstrijtuigen van de nieuwe generatie met de bovengenoemde moderne kenmerken. Volgens de behoeften (regelmatig gebruik, reserve, onderhoud) moeten er naar schatting 163 rijkstrijtuigen worden gekocht. Sommige zullen 200 km/u rijden op de lijn Oostende-Eupen. Begin 1995 zouden de eerste worden geleverd.

NIEUWE DRIELEDIGE MOTORSTELLEN

Er is ook een nieuwe generatie drieledige elektrische motorstellen in het vooruitzicht gesteld. In het algemeen zijn ze bestemd voor de diverse verbindingen voorzien in het vervoerplan, meer bepaald voor de Intercityverbindingen. Ook voor die stellen zullen de nieuwe normen inzake comfort en techniek gelden.

Het al dan niet bouwen van een doorgang tussen de rijkstrijtuigen, werd grondig bestudeerd. Zowel vanuit commercieel, als uit exploitatie-oogpunt is zo'n doorgang praktisch onmisbaar, denken we maar aan de minibar en aan de controle van de reizigers.

Anderzijds zal die doorgang het aantal zitplaatsen enigszins beperken, terwijl de



DE NEW LOOK VAN DE DRIETJES

In juni '92 bespraken we in Het Spoor al de verbouwing van de tweetjes tot drietjes.

In het kort gaat het erom dat de kasten van de 140-tussenrijtuigen worden gebouwd door BN Bombardier Eurorail en dat CW Mechelen, voor rekening van BN, het interieur afwerkt en zorgt voor het schilderwerk en de inbouw, wanneer deze motortrijtuigen voor grote revisie in deze werkplaats binnenkomen.

Na deze verbouwing ogen de Breaks helemaal anders (zie foto), in de stijl die de NMBS voor haar materieel van de toekomst heeft aangenomen. We vinden dezelfde principes trouwens terug bij het internationale materieel van de EC-verbinding Memling tussen Oostende en Keulen. De ondergrond is zilvergrijs, een kleur die harmonieert met verschillende andere gekleurde grafische elementen en die zowel voor de NMBS als voor de klanten klasse uitstraalt. Bovendien komt zo ook het levendiger gemaakte NMBS-logo beter uit: het monogram «B» in een rood omzoomde ellips dat het nieuwe elan van de onderneming symboliseert. De grijze kleur is ook heel interessant omdat ze bestand is tegen vlekken en goed samengaat met de diverse kleuren van andere rijkstrijtuigen of met kleuren die op bepaalde plaatsen op het materieel moeten worden aangebracht.

Op de nieuwe Breaks wordt het zilvergrijs gecombineerd met rode merktekens die duidelijk maken waar zich de instapdeuren bevinden, en met een blauwe band met een rode streep onderaan op de kast. Deze kleuren typeren de Maatschappij en het logo is er mooi in opgenomen. Qua veiligheid werd op de kopwanden van de Breaks een grote omgekeerde driehoek aangebracht omdat die bij mist van op afetand het best kan worden waargenomen.

Er werd gekozen voor metaalkleuren van hogere kwaliteit en een bescherm laag vernis zodat er minder onderhoudsbeurten nodig zijn en de kleuren langer meegaan. •

gekozen schikking (2 + 1 en 2 + 2) vereist dat de nuttige ruimte voor de reizigers zo groot mogelijk is. Tenslotte werden de voordelen van de doorgang belangrijker geacht dan de ongemakken en werd die formule door de Raad van Bestuur gekozen.

Bovendien rijden bepaalde motorstellen ook in Frankrijk (Rijsel) waar de tractiestroom verschillend is (3 000 volt gelijkstroom bij ons, 25 000 volt wisselstroom in Noord-Frankrijk). Andere zullen ook naar het Groothertogdom Luxemburg rijden via de lijn 42 Rivage-Gouvy en de Luxemburgse noord-zuidlijn die beide onder 25 000 volt wisselstroom zijn of worden geëlektrificeerd. Daarom zullen een aantal stellingen met twee spanningen worden uitgerust.

In totaal gaat het om 120 nieuwe motorstellen, waarvan 50 voor twee spanningen. Er moet een prototype worden geleverd in 1995 en de levering van de reeks start dan in de loop van '96, naar rata van een veertigtal stellingen per jaar.

EÉN ENKEL PARK VAN UNIVERSELE ELEKTRISCHE LOCOMOTIEVEN

Om in de voormelde behoeften te voorzien, zijn er ook nieuwe locomotieven gepland. Om ze optimaal te kunnen

inzetten voor de diverse diensten, viel de keuze op tweespanningslocomotieven (3 000 volt gelijkspanning en 25 000 volt wisselspanning) die 200 km per uur moeten kunnen rijden. Op termijn wordt gestreefd naar een enkel park van universele locomotieven met asynchrone motoren, namelijk tweespanningslocomotieven die alle diensten aankunnen, zowel voor het reizigers- als voor het goederenverkeer. Die studies worden in nauwe samenwerking met de CFL uitgevoerd: de Luxemburgse spoorwegen zijn bereid om in 1993 met de NMBS een gemeenschappelijke bestelling van 100 «grensoverschrijdende» locomotieven te plaatsen, omdat hun net ook voor een deel onder 3 000 volt gelijkspanning en voor een ander deel onder 25 000 volt wisselspanning staat.

Vanaf 1997 zal met de levering van deze locomotieven worden gestart.

Je kunt vaststellen dat onze Maatschappij druk bezig is met talrijke projecten die haar in staat moeten stellen zich aan de eisen van de huidige tijd aan te passen en de wensen en verwachtingen van onze klanten in te lossen. De inspanningen zijn enorm, maar de resultaten zullen onze Maatschappij een nieuw aanzien geven en haar de XIOe eeuw met vertrouwen laten binnentreden.

Je kunt vaststellen dat onze Maatschappij druk bezig is met talrijke projecten die haar in staat moeten stellen zich aan de eisen van de huidige tijd aan te passen en de wensen en verwachtingen van onze klanten in te lossen.

